

Articoli di particolare interesse:

- La nuova legge sui marchi della RPC
- How to do business in Albania

Notizie singole:

La nuova Legge sui marchi della RPC	1
Tribunale di Oslo su furto e colpa grave	2
Abuso edilizio, abuso paesaggistico, abuso d'ufficio: nessuna responsabilità senza consapevolezza	3
La professionalità nell'autotrasporto	4
Assistenza in materia di anomalie bancarie	6
La clausola risolutiva espressa nel contratto di ormeggio	7
How to do business in Albania	8
Seminari e formazione	9
Dicono di noi	10

Recommended by The Legal 500 EMEA 2012



Una nuova rubrica: "How to do business in ..."

Con l'avvento del nuovo anno parte, nel nostro notiziario, una nuova rubrica dal titolo "How to do Business in ..." a cura dei professionisti dell'area internazionale del nostro Studio.

La rubrica è stata introdotta con lo scopo di fornire a tutti i nostri clienti uno strumento di prima

informazione, utile alle aziende Italiane nel loro approccio ai mercati esteri. Ogni mese, i nostri esperti forniranno informazioni su come sviluppare il business nei Paesi emergenti.

Inizialmente saranno date, per le nazioni di riferimento, nozioni generali sul sistema economico

nonché delineati gli aspetti essenziali in relazione ai potenziali settori di investimento, alle aree strategiche e all'import-export. Seguirà un'analisi più dettagliata dei temi toccati, con approfondimenti mirati su aspetti fondamentali, al fine di fornire a i nostri lettori un quadro d'investimento *tout court*.

La nuova legge sui marchi della RPC

Negli ultimi anni la Cina ha compiuto sforzi significativi per adeguare la legislazione interna in tema di proprietà intellettuale al modello imposto ai Paesi membri del WTO. All'interno di tale processo di uniformazione normativa si inseriscono una serie di iniziative a livello centrale tra le quali la più recente è il c.d. *Piano per l'intensificazione della strategia nazionale in materia di proprietà intellettuale*. In attuazione di tale Piano, il 30 Agosto 2013 l'Assemblea Nazionale del Popolo ha approvato la "Decisione sulla revisione della Legge sui Marchi" con cui viene adottata la terza revisione della Legge sui marchi (promulgata nel 1982). La nuova Legge, in vigore a partire dal 1 Maggio 2014, è ispirata ad una maggior tutela del marchio d'impresa attraverso la lotta al fenomeno del *Trademark Squatting* e l'introduzione di concetti nuovi per il diritto cinese. Il nuovo

testo normativo mira, in particolare, al raggiungimento degli obiettivi qui di seguito indicati.

1. Modernizzazione del processo per la registrazione del marchio.

A tale scopo è stata ufficialmente riconosciuta la possibilità di effettuare depositi telematici, anche se sarà necessario attendere ancora perché venga reso effettivo il funzionamento del deposito on-line e del relativo sistema di ricerca.

Inoltre, è stata introdotta la possibilità di presentare domande di registrazione per più di una classe ed è ora ammessa la registrazione del marchio sonoro, prima vietata.

2. Semplificazione del procedimento di opposizione alla registrazione.

Al fine di ridurre le opposizioni pretestuose, aventi il solo scopo di ritardare l'ottenimento della registrazione del marchio in favore del richiedente, la nuova normativa

attribuisce il diritto di agire contro la registrazione esclusivamente alle persone fisiche e giuridiche aventi uno specifico interesse ad opporsi, mentre ai sensi della vigente Legge chiunque poteva agire per l'opposizione.

3. Lotta alle registrazioni in mala fede (c.d. Trademark squatting).

La nuova Legge introduce un requisito per la registrazione per molto tempo atteso dai titolari di marchi caduti vittima dei "pirati" dei marchi d'impresa.

La nuova Legge infatti espressamente prevede che tutte le domande debbano essere conformi ai principi di buona fede e correttezza ("*good faith*" e "*honesty*").

Anche per le *Trademark Agencies* (deputate alla registrazione dei marchi) la nuova Legge impone di agire in conformità ai principi di buona fede e correttezza.

(continua a pag. 2)

(continua) La nuova Legge sui marchi della RPC



Le domande di registrazione del marchio in Cina dovranno, ora, essere conformi a buona fede e correttezza.

(continua dalla prima)

Laddove un agente riconosca (o dovrebbe riconoscere) che una richiesta di registrazione è una richiesta “pirata”, dovrà rifiutare l’incarico e se un’agenzia o un agente non si conformano ai suddetti principi, possono essere sanzionati con multe che vanno dagli ottocento ai sedici mila dollari.

4. Inasprimento delle sanzioni contro i trasgressori.

Ai sensi della nuova Legge, in caso di illecito, i danni patiti dal titolare del marchio vengono calcolati con riferimento alle perdite effettivamente subite (danno emergente) e, in caso di illeciti particolarmente gravi, l’ammontare del danno risarcibile può essere triplicato.

Laddove sia difficile provare il danno effettivamente subito, il risarcimento potrà essere liquidato in un importo fino

a 3 milioni di renminbi. Nonostante la riforma vada nella giusta direzione, alcuni aspetti della Nuova Legge devono ancora essere specificati e meglio chiariti. Perciò si attende con interesse l’emanazione da parte del Consiglio di Stato cinese del relativo regolamento attuativo.

A cura dell’Ufficio di Shanghai – Dott. Luigi Zunarelli e Avv. Giovanni Lovisetti (00862151501952)

News dalle corti: diritto dei trasporti

Il Tribunale di Oslo su furto e colpa grave

Lo Studio, assieme allo Studio Arntzen de Besche, ha assistito vittoriosamente una Cliente in una vicenda risolta dal Tribunale di Oslo.

La nostra Assistita, incaricata di eseguire un trasporto di merci su strada dall’Italia alla Norvegia, lo aveva affidato a propria volta ad un subvettore norvegese. Questi, giunto in una città svedese vi si fermava e, parcheggiato il veicolo in un’area incustodita, vi trascorreva la notte. Ripreso il viaggio la mattina successiva ed effettuata una prima sosta, si accorgeva che il telone del camion era stato strappato e parte della merce era stata sottratta. Tuttavia non denunciava il furto alla polizia. Sorgeva disputa stragiudiziale tra le parti, incentrata sull’entità del risarcimento dovuto: l’avente diritto alla riconsegna affermava che il danno avrebbe dovuto essere integralmente ri-

sarcito, mentre il subvettore sosteneva di poter beneficiare del limite di responsabilità contemplato dall’art. 32, III co. CMR. L’assicurazione delle merci, indennizzato il danno all’avente diritto alla riconsegna e surrogatasi nei suoi diritti risarcitori, agiva giudizialmente in Italia nei confronti della Cliente dello Studio per ottenere il ristoro del danno. Il subvettore norvegese, a propria volta, convinto di poter godere del limite di responsabilità accordato dalla CMR, otteneva da un Tribunale norvegese un decreto che ingiungeva alla Cliente dello Studio (sua committente) di corrispondergli i noli che nel frattempo quest’ultima aveva trattenuto in compensazione del danno occorso. La Cliente proponeva opposizione al decreto innanzi al Giudice norvegese, allegandone la colpa grave e sostenendo d’avere diritto a veder

compensati il credito vantato nei suoi confronti dal subvettore per noli con il credito vantato nei confronti del subvettore medesimo, consistente nel risarcimento del danno preteso dall’Assicuratore. Il vettore italiano era dunque nella spinosa situazione di dover discutere innanzi a due giurisdizioni diverse del medesimo argomento (applicabilità del limite risarcitorio contemplato dall’art. 32 CMR alle ipotesi di furto), ma a posizioni invertite, dovendo sostenere in Italia – per non essere condannato a corrispondere l’intero – l’insussistenza della colpa grave, e dovendo invece sostenere in Norvegia – per poter ottenere di essere integralmente manlevato dal subvettore del danno il cui risarcimento le era richiesto in Italia – la tesi opposta.

(continua a pag. 3)

(continua) Il Tribunale di Oslo su furto e colpa grave

(segue da pag. 2)

A rendere ostica la questione vi era il fatto che la giurisprudenza italiana è pressoché granitica nel sostenere che il furto perpetrato a danno del vettore che abbia sostato la notte in area di sosta incustodita integra gli estremi della colpa grave, mentre era incerto se i Giudici norvegesi avrebbero usato un metro altrettanto severo nei confronti del subvettore. Ciò rendeva concreto il rischio di difformità tra giudicati, a scapito della posizione della Cliente.

Accogliendo la nostra tesi il Tribunale di Oslo ha affermato che *“a seguito di un accertamento complessivo del rischio di furto nel caso in esame, del valore delle merci e della loro commerciabilità, del facile accesso al vano di carico e della possibilità di reperire un'adeguata area custodita di sosta, la condotta consistente nel trascorrere la notte in un'area di sosta isolata, priva di illuminazione ragionevolmente buona, integra una condotta altamente biasimevole e perciò gravemente colpo-*

sa”.

Anche l'omessa denuncia è stata considerata condotta rilevante ai fini della colpa grave.

Ottenuta la compensazione dei noli dovuti al subvettore con l'importo risarcitorio, la Cliente dello Studio ha potuto corrispondere all'Assicurazione il risarcimento integrale del danno subito e la causa subita in Italia è stata abbandonata a spese compensate.

A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Alberto Pasino (0407600281)



Secondo il Giudice norvegese, l'omessa denuncia del furto del carico trasportato rileva in termini di colpa grave del vettore.

News dalle corti: diritto penale

Abuso edilizio, abuso paesaggistico, abuso d'ufficio: nessuna responsabilità senza consapevolezza

Si è concluso positivamente il processo a carico del tecnico comunale, nonché dei rappresentanti legali di una società (assistiti dagli Avv.ti Franco Fiorenza e Federica Fantuzzi, del nostro Studio), imputati per i reati di abuso edilizio, abuso paesaggistico, abuso d'ufficio, per avere in due diverse occasioni apposto opere stagionali prima su area demaniale, e poi su spiaggia privata, in assenza dell'autorizzazione edilizia e dell'autorizzazione paesaggistica. La pubblica accusa si era spinta a ritenere sussistente in capo ai privati, e in capo al pubblico funzionario comunale, altresì il grave delitto di abuso d'ufficio. Secondo la Procura la concessione di un'autorizzazione in

precario ai sensi dell'art. 20 della L.R. 19/2009, contrastante con le disposizioni vigenti del Testo Unico dell'edilizia e del Codice dei beni culturali e del paesaggio, sarebbe stato sufficiente a configurare la fattispecie di abuso d'ufficio. Il Tribunale di Gorizia ha, per converso, ritenuto che l'istruttoria dibattimentale, nonché la produzione documentale, abbia dimostrato l'assenza sia dell'elemento soggettivo del dolo, necessario per poter configurare la responsabilità penale per il contestato delitto di abuso paesaggistico, di cui all'art. 181, co. I-bis, d.lgs. 42/2004 e di abuso d'ufficio, sia quello della colpa per l'abuso edilizio. Le testimonianze assunte in giudizio hanno infatti dimostrato che l'imputato

si era costantemente interfacciato con il comune, onde capire di quali autorizzazioni necessitasse per poter posizionare le opere stagionali, ed ancora è emerso che era prassi del comune permettere l'apposizione delle opere stagionali in assenza di autorizzazione paesaggistica ed edilizia. L'ufficio infatti aveva, più volte negli anni, concesso di collocare opere stagionali con la sola autorizzazione in precario, in presenza di comprovate esigenze transitorie. Dall'esame dei documenti prodotti dalla stessa pubblica accusa, è altresì emerso che nella stessa autorizzazione in precario si prevedeva, espressamente, che non fosse necessaria la preventiva autorizzazione paesaggistica.

(continua a pag. 4)

(segue) Abuso edilizio, abuso paesaggistico, abuso d'ufficio: nessuna responsabilità senza consapevolezza



Il concorso del privato nel reato di abuso d'ufficio sussiste solo qualora i rapporti tra le parti e il contesto fattuale dimostrino tale accordo.

(segue da pag. 3)

L'insieme di queste considerazioni ha persuaso il Collegio che nessun rimprovero potesse essere mosso ai privati, i quali si erano sempre comportati con la diligenza loro richiesta, affidandosi persino alla professionalità di un tecnico che li adiuvasse nella predisposizione dei progetti necessari per l'utilizzo delle aree interessate. Il collegio ha altresì escluso la possibilità di configurare la fattispecie delittuosa di abuso d'ufficio, sia in capo ai privati che in capo al pubblico funzionario: non avendo l'accusa conse-

guito alcuna prova, neppure indiziaria, della sussistenza del dolo intenzionale. La Procura, infatti, avrebbe dovuto provare che lo scopo primario e precipuo del funzionario comunale fosse quello di avvantaggiare il privato, ed ancora che vi fosse tra il privato e l'intraneus una collusione, un accordo criminoso.

La giurisprudenza è pacifica nel ritenere sussistente il concorso del privato nel reato proprio di abuso d'ufficio, solo qualora i rapporti fra le parti e il contesto fattuale dimostrino tale accordo. Non basta la mera coincidenza fra la richiesta

del privato e l'autorizzazione concessa dal pubblico ufficiale in violazione di legge.

Non ogni violazione di legge è di per sé abuso d'ufficio, dal momento che altrimenti il processo penale si rivelerebbe un ulteriore grado di giurisdizione amministrativa.

Singolare, e un po' amaro, che l'innocenza degli imputati sia stata accertata solo dopo un lungo processo innanzi al Collegio. Poteva forse tutto concludersi già in uno stadio precedente?

A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Federica Fantuzzi (040 7600281)

Questioni stragiudiziali: diritto dei trasporti

La professionalità nell'autotrasporto: trasporto di rifiuti non pericolosi

Per il trasporto di rifiuti sussiste, a latere della normativa avente portata generale, una disciplina specifica, dettata dal Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, da ultimo modificato dal Decreto Legislativo 3 dicembre 2010, n. 205. Detta normativa prevede, ai sensi dell'art. 212 del D.Lgs 152/2006, l'istituzione dell'Albo Nazionale gestori Ambientali presso il Ministero dell'Ambiente. L'iscrizione a tale albo costituisce titolo autorizzatorio ed obbligatorio per l'esercizio delle attività di trasporto e raccolta di

rifiuti. Il trasporto eseguito in mancanza della prescritta autorizzazione configura il reato di gestione illecita di rifiuti, previsto dall'art. 256 del decreto legislativo sopra citato. Con riferimento alle ipotesi – molto più frequenti di quanto non si pensi – di rifiuti non pericolosi, la suddetta norma punisce il trasporto illecito con la pena dell'arresto da tre mesi ad un anno o con l'ammenda da duemilaseicento euro a ventiseimila euro. A tal fine, si segnala che il trasporto di rifiuti senza autorizzazione può essere

qualificato come reato anche quando l'attività di trasporto non abbia il carattere dell'attività imprenditoriale. Infatti, anche se svolta in modo occasionale tale attività deve essere autorizzata. Sul punto, una recente sentenza della Suprema Corte ha affermato che il reato di cui al D.lgs. 152/2006 è reato istantaneo e non abituale ed è quindi sufficiente anche un solo trasporto perché possa essere contestato il reato di gestione illecita di rifiuti (Cass. Civ. n. 15617/2013).

(continua a pag. 5)

(continua) La professionalità nell'autotrasporto: trasporto di rifiuti non pericolosi.

(segue da pag. 4)

Ferma restando la responsabilità del vettore per il trasporto senza autorizzazione come sopra specificata, ai sensi dell'art. 178 del D.Lgs. in esame, la responsabilità per la corretta gestione dei rifiuti grava su tutti i soggetti della filiera, coinvolti nella loro produzione, detenzione, trasporto o smaltimento.

È quindi necessario che il detentore dei rifiuti, qualora non conferisca i suoi rifiuti al servizio pubblico, si rivolga a soggetti autorizzati alle attività di recupero o smaltimento. Tale obbligo è interpretato dalla giurisprudenza in modo molto rigoroso, giungendo a pretendere che qualunque soggetto interessato si renda autonomamente parte diligente nell'espletamento della verifica, sino ad acquisire, di propria iniziativa, la relativa visura presso l'Albo Nazionale Gestore Ambientali.

Analogo dovere di controllo grava sul produttore anche con riferimento alla correttezza documentale della procedura di trasporto, in relazione a quanto disposto dall'art. 193 del D.Lgs. 151/06, in base al quale i rifiuti

devono essere sempre accompagnati durante il trasporto da un formulario di identificazione. Quando anche il produttore avesse deciso di affidare al trasportatore la compilazione del formulario, al medesimo resta sempre l'onere di accertarsi e verificare che il documento sia correttamente compilato. Inoltre è necessario evidenziare che nel caso in cui venga commesso il reato di trasporto illecito di rifiuti, è altresì prevista dall'art. 259 D.Lgs. 152/2006 la confisca del mezzo.

Nelle ipotesi di contratti quadro, nell'ambito dei quali i servizi di trasporto sono eseguiti con carattere di continuità, la comunicazione di notizia di reato sarà unica, ma recherà nel dettaglio tutti i viaggi in ordine ai quali è stata riscontrata eventualmente la violazione. Per le ipotesi di sanzioni penali, assume quindi estrema rilevanza l'applicabilità dell'istituto del reato continuato, di cui all'art. 81 c.p., che si configura allorché più violazioni della stessa norma siano commesse con azioni distinte ed in momenti diversi. A tal fine le singole violazioni devono co-

stituire parte integrante di un unico programma criminoso, deliberato sin dall'inizio nelle linee essenziali per conseguire un determinato fine. Non rientrano, infatti, nella previsione della norma in questione tutti quei fatti costituenti reato che si trovino, rispetto al primo, in un rapporto di mera occasionalità, oppure siano espressione di abitudine. Al riguardo la Suprema Corte ha precisato che l'identità del disegno criminoso ai sensi dell'art. 81 c.p. non può essere presunta e l'imputato ha l'onere di dimostrarne i presupposti "necessitando il corredo di prove ed argomentazioni tali da dimostrare l'unicità del disegno criminoso in cui devono essere ricomprese le diverse azioni od omissioni fin dal primo momento" (Cass. pen. Sez. I - 21/11/94 - n. 4437). L'istituto del cumulo giuridico delle pene, previsto per il caso della continuazione fra reati, consentirebbe l'applicazione della pena nel massimo edittale aumentata sino a tre volte.

A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Federica Sabbioni (tel. 051 2750020)



Ferma restando la responsabilità del vettore per il trasporto senza autorizzazione, la responsabilità per la corretta gestione dei rifiuti grava su tutti i soggetti coinvolti nella loro produzione, detenzione, trasporto o smaltimento.

Questioni stragiudiziali: diritto dei trasporti

La professionalità nell'autotrasporto: le novità della Legge di Stabilità

L'accesso alla professione dell'autotrasporto di cose per conto terzi è regolato da una disciplina che descrive, nel dettaglio, le specifiche modalità per operare nel mercato senza incorrere in

ipotesi di esercizio abusivo, sanzionate dagli artt. 26 e 46 della L. 298/74. L'accesso può avvenire in modo indiretto, attraverso una cessione di azienda o di parco

veicolare, o in modo diretto, ossia attraverso l'acquisizione in disponibilità e la immatricolazione di almeno due veicoli non inferiori alla categoria Euro 5.

(continua a pag. 6)

(segue) La professionalità nell'autotrasporto: le novità della Legge di Stabilità



La legge di stabilità assegna ora un ruolo determinante al Comitato Centrale per L'Albo degli autotrasportatori affidandogli nuovi compiti finalizzati a realizzare un sistema di controlli e verifiche in ordine all'accesso alla professione.

(segue da pag. 5)
Oltre all'iscrizione all'Albo provinciale degli autotrasportatori, è indispensabile acquisire l'autorizzazione per l'esercizio della professione rilasciata dagli Uffici provinciali della motorizzazione civile competenti per territorio, in relazione alla sede principale dell'impresa e iscrizione dell'impresa stessa nel Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (R.E.N.). I requisiti dell'onorabilità, dell'idoneità finanziaria e dell'idoneità professionale devono permanere in capo all'impresa, che può essere anche soggetta a specifici controlli, per tutto il periodo di iscrizione all'Albo, pena l'applicazione di sanzioni disciplinari e, nei casi più gravi, della sospensione o della cancellazione dallo stesso Albo. L'ulteriore requisito dello stabilimento consiste, in sintesi, nel disporre di una sede effettiva e stabile situata nel territorio dello Stato italiano.

La Legge di Stabilità di

recente approvazione, in un'ottica di centralizzazione dei poteri di controllo e di accesso alla professione, assegna un ruolo determinante al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, affidando al Comitato stesso nuovi compiti e funzioni atti a realizzare un sistema di controlli e di verifiche in ordine all'accesso alla professione, all'accertamento dell'assenza di infiltrazioni malavitose, al lavoro transnazionale ed al cabotaggio in ottica di salvaguardia delle aziende "sane" che operano nel rispetto delle regole. Oltre alle ordinarie funzioni di verifica in merito all'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte, al Comitato sono attribuite funzioni di controllo sulle imprese medesime, al fine di garantire la perdurante e continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi del regolamento (CE) 1071 del 2009. Tra le modifiche più salienti, è altresì da annoverare il

trasferimento della tenuta dell'Albo agli Uffici provinciali della motorizzazione, mediante un Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri da emanarsi entro il giugno 2014. Con riferimento all'art. 83 bis L 133/2008 la Camera ha inserito un emendamento che elimina, dall'attuale formulazione del comma 12, l'inciso "che deve avvenire entro e non oltre la fine de mese in cui sono svolte le relative prestazioni di trasporto" con la conseguenza che il vettore non avrà più l'obbligo di emettere fatture nell'immediatezza dell'esecuzione del servizio fornito, così venendo ripristinato il vantaggio fiscale di registrare le fatture di un trimestre entro il compimento del trimestre successivo, con conseguente liquidazione dell'IVA in base al trimestre di registrazione (ex art. 74, comma 4, DPR 633/1972).

A cura dell'Ufficio di Bologna – Dott. Federico Tassinari (tel. 051 2750020)

Questioni stragiudiziali: diritto bancario

Assistenza in materia di anomalie bancarie

Lo Studio assiste imprese e privati nella verifica di anomalie nei contratti di conto corrente, mutuo, finanziamento, leasing, derivati e swap stipulati con istituti di credito o società di leasing. In particolare, l'assistenza - anche in affiancamento

con altri esperti che collaborano in questa materia con lo Studio - consiste nella preliminare analisi dei contratti, volta all'accertamento di vessazioni da parte degli operatori del mondo finanziario. Ed invero, sulla base

dell'esperienza maturata, può affermarsi come la maggior parte dei rapporti analizzati evidenzia violazioni, da parte del ceto finanziario, delle normative in materia di usura e anatocismo bancario. (continua a pag. 7)

(segue) Assistenza in materia di anomalie bancarie

(continua da pag. 6)

Per contrastare la diffusa applicazione di interessi usurari da parte delle banche e società di leasing, il legislatore è intervenuto negli anni offrendo tutele ai soggetti vessati, tanto sul piano penale, introducendo all'art. 644 c.p. un concetto (continua a pag. 7) di usura monetaria oggettiva (oltre che con la fissazione di un criterio matematico dell'usura basata sulla rilevazione del tasso medio ex art. 2, comma 3° L. n. 108/1996), quanto sul piano prettamente civilistico, modificando l'art. 1815, comma

2°, che statuisce che "se sono convenuti interessi usurari, la clausola è nulla e non sono dovuti interessi". Di indubbia rilevanza, sul punto, il recente intervento della Corte di Cassazione che, con la sentenza n. 350/2013 ha chiarito che "ai fini dell'applicazione dell'art. 1815 c.c. e dell'art. 644 c.p. si considerano usurari gli interessi che superano il limite stabilito nella legge al momento in cui sono promessi o, comunque, convenuti a qualunque titolo, e quindi anche a titolo di interessi moratori". Laddove, dunque, siano stati riscossi od

anche soltanto pattuiti interessi usurari il negozio rimane valido ed efficace solo limitatamente agli effetti traslativi del capitale ricevuto, mentre è improduttivo di effetti quanto alla pattuizione degli interessi. Lo Studio è in grado di assistere i soggetti vessati, che abbiano interesse a recuperare quanto illegittimamente incamerato da banche e società di leasing a titolo di interessi ed anatocismo.

Il Prof. Avv. Massimo Campailla è a disposizione per ulteriori informazioni (051 2750020 – 040 7600281).



Lo Studio assiste chi abbia interesse a recuperare quanto illegittimamente incamerato da banche e società di leasing a titolo di interessi ed anatocismo.

Questioni stragiudiziali: diritto del diporto

La clausola risolutiva espressa nel contratto di ormeggio

Prendendo l'abbrivio da un recente incarico ricevuto dallo Studio, è interessante formulare in questa sede alcune riflessioni attuali sulla cessione del diritto di ormeggio da parte di società di gestione di porto turistico all'utenza.

Per contratto di ormeggio si intende il negozio contrattuale con il quale un soggetto (associazione o società), di norma concessionario di un'area demaniale comprensiva di uno specchio acqueo, costituisce in favore di un altro soggetto (proprio associato o socio, oppure terzo), dietro corrispettivo, il diritto di stazionare con un'unità da diporto in

una determinata porzione dello specchio acqueo (cosiddetto "posto barca"), nonché di fruire delle strutture (banchine, centri ristoro, spiaggia) e delle attrezzature (bitte, anelli e catenarie) nonché, eventualmente verso pagamento del corrispettivo addizionale, quello di ricevere alcuni servizi strumentali connessi (ad es. assistenza all'ormeggio, disormeggio e all'alaggio, fornitura di energia e di acqua etc.). Benché si tratti, per costante giurisprudenza, di un contratto innominato, ossia sprovvisto di una regolamentazione legislativa uniforme, risulta essere qualificato come

un contratto socialmente tipico per l'ampia diffusione acquisita nella pratica attraverso l'impiego di formule sostanzialmente conformi ad un modello astratto, tanto che numerose appaiono le iniziative legislative volte a riformare il codice della nautica da diporto attraverso la previsione, per via regolamentare, di un modello standard di contratto di ormeggio.

Si ritiene utile approfondire quanto attiene alla validità di un eventuale clausola risolutiva espressa pattuita dalle parti al momento della stipula del contratto stesso.

(continua a pag. 8)

(segue) La clausola risolutiva espressa nel contratto di ormeggio

(continua da pag. 7)
Premesso che ai sensi dell'art. 1456 c.c. "I contraenti possono convenire espressamente che il contratto si risolva nel caso che una determinata obbligazione non sia adempiuta secondo le modalità stabilite. In questo caso, la risoluzione si verifica di diritto quando la parte interessata dichiara all'altra che intende valersi della clausola risolutiva", resta da comprendere se la parti che abbiano effettivamente voluto prevedere una clausola risolutiva espressa del tipo indicato dal legislatore possano poi avvalersene pur nell'esistenza di una

relazione *professionista-consumatore* nella stipula del negozio medesimo. Ebbene la clausola risolutiva espressa, se correttamente formulata, costituisce strumento di preventiva specificazione in relazione ad un istituto già previsto a livello generale dall'ordinamento, la stessa altro non è che la libera espressione dell'autonomia negoziale delle parti le quali, disciplinando le proprie obbligazioni nell'ambito di un rapporto sinallagmatico, fissano la rilevanza dell'inadempimento in riferimento ad una determinata condotta o nell'accadimento di un determinato fatto imputa-

bile ad una delle parti. Secondo l'ormai consolidata giurisprudenza di merito e di legittimità non si tratta, quindi, di clausola vessatoria, ma semplicemente di una previsione contrattuale rimessa all'autonomia negoziale delle parti, con la quale si dà preventivamente contenuto al concetto di importanza dell'inadempimento (per Cass. 8881/00 la *clausola risolutiva espressa* non dovrebbe nemmeno essere approvata per iscritto a norma dell'art. 1341 c.c., in quanto non particolarmente onerosa). A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Antonio Salamone (051 2750020)

How to do business in ...

How to do business in Albania

Di fronte ad una situazione di stasi economica globale, l'Albania risulta da fonti ufficiali essere a tutt'ora uno dei pochi Stati del continente europeo ancora in crescita. Il Paese è, infatti, riuscito negli anni a mantenere una buona stabilità macroeconomica continuando a registrare, seppure con rallentamenti rispetto al passato, tassi di crescita positivi (+1,6% nel 2012 - dati ICE). Secondo le stime del Fondo Monetario Interna-

zionale, nel 2012 il Prodotto Interno Lordo è stato pari a 9.8 miliardi di euro (13.4 miliardi USD), con una crescita reale del 3%, mentre con riferimento all'anno in corso, la stessa fonte ha evidenziato un tasso di crescita del 4%. Membro del WTO dal 2000 e della NATO dal 2009, nel giugno 2006 l'Albania firmò l'accordo di Associazione e Stabilizzazione con l'Unione Europea, primo importante passo verso

l'Europa. Il 28 aprile 2009 il paese balcanico presentò ufficialmente la richiesta di adesione all'UE. A seguito delle elezioni politiche del 2013, vinte dal candidato socialista Edi Rama, la Commissione Europea, riconoscendo gli importanti passi avanti compiuti dalla Nazione in direzione della democrazia, ha approvato la concessione all'Albania dello status ufficiale di "Paese Candidato".
(continua a pag. 9)



(segue) How to do business in Albania

(segue da pag. 8)

In virtù della sua favorevole posizione geografica, il Paese rappresenta per l'Italia un fondamentale "ponte per i Balcani". I quotidiani inter-scambi commerciali per via marittima (collegamenti giornalieri dai porti di Trieste, Ancona, Brindisi e Bari) e terrestre garantiscono un veloce e permanente flusso di persone e merci. Il traffico commerciale complessivo che nel 2012 ha sfiorato i 2 miliardi di euro, è destinato ad aumentare in seguito al completamento, previsto per il 2020, del Corridoio paneuropeo VIII che collegherà i porti di Bari e Brindisi con Durazzo, Tirana, Skopje e Burgas. Vi è, inoltre, un'ampia disponibilità di forza lavorativa variamente ed altamente specializzata con buona conoscenza della lingua italiana e il cui salario medio è ancora uno dei più bassi d'Europa, aggirandosi mediamente tra i 200 i 500 euro mensili lordi. Il livello ancora embrionale della produzione interna (il 71% del fabbisogno merceologico in tutti i campi è soddisfatto dall'importazione) lascia aperte nu-

merose opportunità per gli imprenditori italiani. La legge albanese n. 7764/1993 "sugli Investimenti Esteri", che rappresenta l'attuale quadro normativo di riferimento, offre notevoli garanzie a tutti gli stranieri (persone fisiche o giuridiche) che intendano investire in Albania. Sulla base della sopra citata disposizione legislativa, per investire *in loco* non è necessaria alcuna preventiva autorizzazione governativa e nessun settore è, in linea di principio, precluso agli investimenti esteri. Gli investitori stranieri hanno, inoltre, il diritto di espatriare tutti i fondi ed i contributi in natura relativi ai loro investimenti.

A livello societario, non c'è nessun limite prefissato alla percentuale di azioni sociali che possono essere detenute da stranieri ed è pertanto possibile possedere anche il 100% del pacchetto azionario. Fondamentale ricordare che investimenti con un sostanziale impatto economico (ad esempio nel settore delle infrastrutture) beneficiano di importanti esenzioni fiscali. Le Zone franche sono beneficiarie di esenzione dal pagamento di dazi doganali e

da IVA.

I livelli tariffari sono quattro: 0%, 2%, 10% e 15%, con l'aliquota massima applicata, a titolo esemplificativo, sui seguenti prodotti: tessuti, gioielli e alcuni prodotti alimentari. In materia di *import-export* l'Italia si conferma quale primo *partner* commerciale dell'Albania. Le principali aree di interesse sono, *in primis*, il settore manifatturiero (tessile e calzature), sempre crescente è, infatti, la domanda dei prodotti *made in Italy*, nonché il settore edilizio. Infine ottime opportunità, in un'ottica di investimenti a lungo termine, potrebbero arrivare dall'agricoltura, dal turismo nonché dall'importante opera di realizzazione del progetto TAP (*Trans Adriatic Pipeline Project*) volto alla costruzione di un nuovo gasdotto per il trasporto del gas dai giacimenti dello Shaz Deniz in Azerbaijan alle coste italiane, passando sia attraverso la Grecia, ma soprattutto attraverso l'Albania. A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Massimiliano Musi e Dott.ssa Linda Tontodonati (051 2750020)

Seminari e formazione

9° Congresso Invernale UIA – Brunico, 22 febbraio, 1° marzo 2014

L'Avv. Alberto Pasino interverrà come relatore al 9° Congresso Invernale UIA (Union Internationale des Advocats), incentrato su "Legal Challenges for 2014. Acquisitions Involving China and Other

Emerging Markets. Current Issues in Contract Law, Family Law, Real Estate and Regulatory Matters. LIBOR Disputes and Litigation Trends", che si terrà a Brunico dal 22 febbraio al 1° marzo

2014. L'Avv. Pasino terrà una relazione sul tema "Acquisitions by Chinese Companies and Individuals", materia rientrante tra i servizi prestati dal nostro Ufficio di Shanghai.

Dicono di noi

TOPLEGAL.it

venerdì 20 dicembre 2013



Edizione Digitale

TL100 Report

Home News Directory Eventi Awards Pubblicità Redazione Offerte Di Lavoro Abbonamenti

AGR

17.27 Gdf smas

Tar Lecce

ECOTARAS VINCE CON ZUNARELLI

Accolto il ricorso contro un provvedimento dell'Autorità Marittima



dal sito toplegal.it

ZUNARELLI

B&T INTERNATIONAL LAW FIRM
STUDIO LEGALE ASSOCIATO

Hanno collaborato alla stesura di questo notiziario:

SEDE DI BOLOGNA
0512750020

SEDE DI SHANGHAI
00862151501952

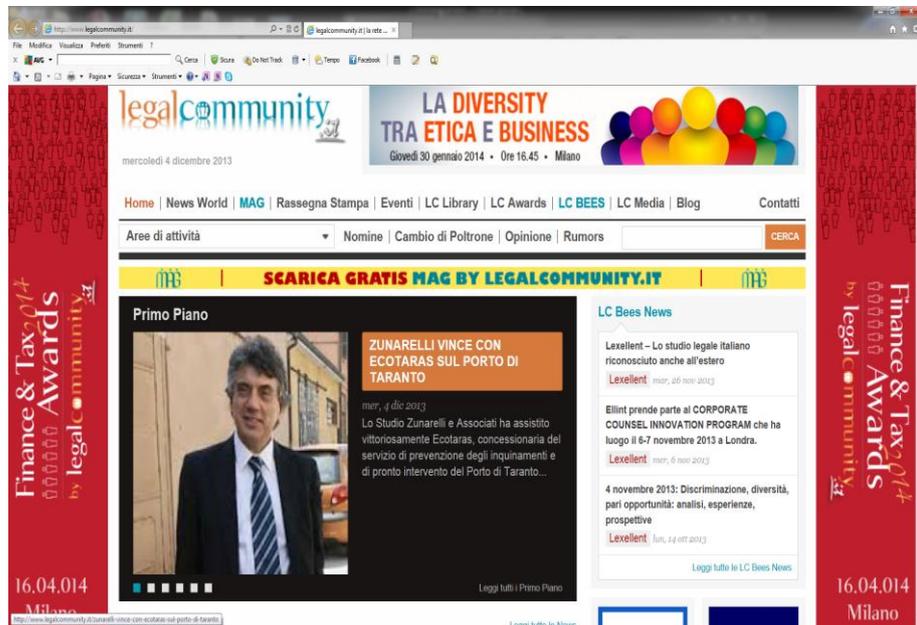
SEDE DI TRIESTE
0407600281

LE NOSTRE SEDI
BOLOGNA ROMA MILANO
TRIESTE TORINO PARMA
LA SPEZIA RAVENNA RIMINI
BARI PALERMO
SHANGHAI PEMBA MAPUTO

Abbiamo una pagina Web!

Ci trovate all'indirizzo:

www.studiozunarelli.com



dal sito legalcommunity.it