

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXII - N. 3



DIRITTO DEI TRASPORTI 2019



ISSN 1123-5802

I.S.DI.T.

Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

A tutti i gentili lettori della Rivista

Nel marzo 2018 l'Assemblea dei soci dell'ISDIT ha deliberato di proseguire soltanto *on line* la pubblicazione della Rivista *Diritto dei Trasporti*.

A partire dal fascicolo n. 1/2019, la Rivista sarà pertanto liberamente accessibile attraverso il sito www.dirittodeitrasporti.it.

L'ISDIT continuerà a curare la parte scientifica e redazionale della Rivista. Venuti meno gli introiti garantiti dagli abbonamenti, per la sua sopravvivenza occorrerà però un significativo sostegno dei soci mediante un incremento delle adesioni all'Istituto, il cui costo è stato peraltro ridotto a soli 80 euro l'anno.

I soci saranno informati della pubblicazione della Rivista e avranno un link diretto per la sua consultazione, inoltre riceveranno le altre pubblicazioni (monografie e studi) edite dall'ISDIT.

Per questo invitiamo tutti i lettori di *Diritto dei Trasporti* a formalizzare l'adesione all'ISDIT attraverso il sito www.isdit.it/adesioni

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXII - 3

DIRITTO DEI TRASPORTI 2019



Dal 2019 la rivista *Diritto dei Trasporti* sarà edita in formato elettronico e sarà disponibile gratuitamente *on line* sul sito www.dirittodeitrasporti.it.

Eventuali copie cartacee potranno essere richieste all'editore all'indirizzo edizioniav@edizioniav.it.

Annate arretrate 1992-2018:	{ Italia	€ 105,00
	{ Estero	€ 130,00
Singolo fascicolo arretrato 1992-2018:		€ 50,00
CD indici generali 1988/2009 (per gli abbonati):		€ 55,00
CD indici generali 1988/2009 (per i non abbonati):		€ 120,00

Pagamenti tramite bonifico bancario Banco di Sardegna S.p.A. Sede di Cagliari
IBANIT89F010150480000000035089 per l'estero codice BIC/SWIFT BPMOIT22
oppure sul c/c postale n. 16720096 entrambi a EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Rivista quadrimestrale. Le richieste di fascicoli e gli eventuali reclami per mancato ricevimento vanno indirizzati all'amministrazione presso

EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*

Via Pasubio, 22/A – 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

sito web: www.edizioniav.it

Direttore responsabile: LEOPOLDO TULLIO

Redazione: rivista@isdit.it

Sito web: www.dirittodeitrasporti.it

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI CAGLIARI N. 2 DELL'8 GENNAIO 1992

Finito di comporre nel mese di aprile 2020

Direttore emerito: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

Comitato direttivo: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma;

Comitato scientifico: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

Comitato editoriale: GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. di Verona; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari; DANIELE CASCIANO, Udine; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Roma; GIOVANNI PRUNEDDU, Sassari; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; ANNA SIA, Univ. Magna Græcia di Catanzaro; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ALESSANDRO DASARA, Sassari; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; GIOVANNA DI GIANDOMENICO, Roma; CARLA FIORILLO, Roma; SARA GIACOBBE, Roma; ALESSANDRA GUANDALINI, Cagliari; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; CARLO LENZETTI, Massa; FRANCESCO MANCINI, Roma; ELENA NIGRO, Roma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; GIULIA RASI, Roma; SARA REVERSO, Roma; GIUSEPPINA ROSATO, Teramo; PAOLO ZAMPELLA, Cagliari.

REFERAGGIO

Referaggio non è una brutta parola, ma un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

Procedura. — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte del direttore della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- l'eventuale presenza di evidenti e grossolane carenze sotto il profilo scientifico;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio vero e proprio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due professori ordinari esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri, scelti fra i componenti del Comitato scientifico dei revisori della Rivista. In casi eccezionali, inerenti alla specificità dell'argomento trattato, il referaggio può essere effettuato da uno studioso esterno. Nel caso eccezionale di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, il direttore della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato dal direttore della Rivista ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari del direttore della Rivista) a tenere segreto il loro operato. La segretezza dell'identità dei revisori, anche in caso di giudizio positivo, è a garanzia di una maggiore indipendenza di giudizio.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione congiunta di un membro del Comitato scientifico dei revisori della Rivista e del direttore della stessa. Al revisore è noto l'autore, ma questi può non conoscere il revisore, se costui così decide (*single blind peer review*).

Criteri. — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- l'adeguatezza della bibliografia essenziale, ad eccezione degli scritti volutamente privi di riferimenti bibliografici;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Esito. — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata dal direttore della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due valutatori, la decisione finale è presa dal direttore della Rivista.

indice sommario

Saggi

MARIA PIERA RIZZO, <i>Natura giuridica dei servizi della navigazione aerea e suoi riflessi sull'accesso alla fornitura — The legal nature of Air Navigation Services and its effects on access to supply</i>	Pag. 809
--	----------

Interventi

ALFREDO ANTONINI, <i>La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi — The liability of the shipowner for maritime claims: status of the legislation and issues of interpretation</i>	» 831
ROCCO LOBIANCO, <i>La specificità della nozione di «vettore operativo» nel reg. (CE) n. 261/2004 — Specific meaning of operating carrier in Reg. (EC) n. 261 2004</i>	» 845
CARLO LOBIETTI, <i>Cambiamento di ormeggio, movimenti nel porto e trasferimento della nave sotto sequestro — Change of mooring, movements in port and transfer of ship under seizure</i>	» 855

Fatti e misfatti

<i>Quando a viaggiare in aereo è un pony!</i> (FILOMENA GUERRIERO).....	Pag. 861
<i>No bambini, ... Sì, parti!</i> (ELENA NIGRO).....	» 863
<i>Voli a destinazione ... variabile</i> (ALESSANDRO CARDINALI).....	» 865
<i>Il mistero del relitto arancione</i> (SARA REVERSO).....	» 867

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. UE 4 aprile 2019, C-501/17.....	Pag. 871
C. giust. UE 26 giugno 2019, C-159/18.....	» 877
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel» — Extraordinary circumstances in case of F.O.D. and Fuel</i>	» 882
Cass., sez. II, 1 marzo 2018 n. 4866.....	» 899
con nota di FRANCESCO MANCINI, <i>La cosiddetta responsabilità condivisa all'esame della Corte di cassazione — The so called shared responsibility under examination by the Court of cassation</i>	» 905

Cass., sez. III, 2 marzo 2018 n. 4915	Pag.	911
con nota di ALESSANDRO CARDINALI, <i>La responsabilità degli enti di classificazione delle navi verso terzi — The liability towards third parties of classification societies</i>	»	919
Cass., sez. V. pen., 1 febbraio 2019 - 28 marzo 2019 n. 13687	»	929
con nota di ELENA NIGRO, <i>I confini della privata dimora nella nautica da diporto — The borders of private residence in recreational boating</i>	»	931
TAR Sicilia, sez. III, 25 marzo 2019 n. 875	»	941
con nota di ROBERTO FUSCO, <i>La qualificazione giuridica dell'attività di rizzaggio: operazione o servizio portuale? — The legal classification of lashing activities: harbour service or harbour operation?</i>	»	949
Trib. Civitavecchia, sez. lav., 11 gennaio 2018	»	957
con nota di ELEONORA LENZONI MILLI, <i>Sulla sorte dei contratti lavorativi del personale di volo a seguito del cambiamento dell'esercente — Employment contracts for flight crew and change of aircraft operator</i>	»	962
Trib. Milano, sez. VII pen., 18 maggio 2018 - 23 maggio 2018 n. 5825	»	969
con nota di DONATELLA BOCCHESI, <i>L'applicazione dell'art. 1231 c. nav. all'impiego abusivo di sistemi aerei a pilotaggio remoto in area urbana — The application of the Article 1231 of Italian Navigation Code to the abusive use of Remotely Piloted Aircraft Systems in urban area.</i>	»	974
Massimario	Pag.	985
Osservatorio legislativo		
<i>Rassegna di legislazione regionale</i> (a cura di CARLO e CARLA TALICE)	Pag.	1011
Repertorio scelto	»	1017
Segnalazioni bibliografiche	Pag.	1023
Materiali		
Autorità di regolazione dei trasporti, deliberazione 4 luglio 2019 n. 83/2019 — <i>Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami</i>	Pag.	1035
Convenzione di Montreal 1999 – <i>La revisione nel 2019 dei limiti di responsabilità del vettore aereo di persone e cose</i>	»	1040
Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal	»	1041

Collaboratori Pag. 1043

Indici dell'annata 2019

Indice degli autori Pag. 1045

Indice sistematico » 1051

Indice cronologico » 1059

MARIA PIERA RIZZO (*)

NATURA GIURIDICA DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA E SUOI RIFLESSI SULL'ACCESSO ALLA FORNITURA (**)

This paper aims to clarify the legal nature of air navigation services in the European Community (now Union) and its effects on access to supply, with particular regard to the case that the supplier is certified in a Member State other than the one in which it intends to provide the service. Air navigation services can be divided into services of general non economic interest (air traffic services) and services of general economic interest (communication, navigation and surveillance services, meteorological services for air navigation and aeronautical information services).

With the Regulations (CE) n. 549 and 550/2004 as amended and with Regulation (EU) no. 1035/2011, the European Union pursues the objective of standardizing the requirements that air navigation service providers must possess in order to obtain the release of the authorization to provide the certified service(s) in any state of the Union. However, the certified supplier is not for this reason only admitted to the provision of the air navigation service or services to whose supply it is enabled, and therefore the discipline in question cannot be said to achieve the free provision of services in the sector. Likewise, the application of the rules to protect the competition and the principles and procedures established by the European Union law for the selection of the supplier is not granted. The State, in fact, designates at its discretion its air traffic service provider, also through direct assignment, although, regarding some of them, it can (it is not a provision) decide to organize its supply in a competitive regime; in relation to meteorologi-

(*) Professore ordinario di Diritto della Navigazione, Università degli Studi di Messina.

(**) Contributo destinato ad essere inserito negli «Scritti in onore di Antonio Ruggieri».

cal services for air navigation, it can likewise provide a single subject with the supply of the same, under the exclusive regime, regardless of competitive procedures. Finally, as regards the communication, navigation, surveillance and aeronautical information services, by applying the second paragraph of Article 106 of the TFEU, the State will still be allowed to derogate from the rules on competition, in compliance with the conditions provided therein. And in this case too the possibility of direct procurement remains, where the requirements for in-house supply are met.

SOMMARIO: 1. L'iniziativa «cielo unico europeo»: il quadro normativo. — 2. L'accesso alla fornitura dei servizi della navigazione aerea nel diritto dell'Unione europea. Natura giuridica dei servizi e suoi riflessi sulla disciplina applicabile. — 3. Segue: i servizi di traffico aereo. — 4. Segue: i servizi meteorologici. — 5. Segue: i servizi di comunicazione, di navigazione, di sorveglianza e di informazione aeronautica. — 6. Considerazioni conclusive.

1. *L'iniziativa «cielo unico europeo»: il quadro normativo* — La Comunità (ora Unione) europea persegue da qualche lustro l'obiettivo della creazione del «cielo unico europeo» ⁽¹⁾, cioè di uno spazio

⁽¹⁾ Sull'iniziativa «cielo unico europeo» (*Single European Sky*, SES) cfr. Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo su «La creazione del cielo unico europeo», Bruxelles, 1 dicembre 1999, COM (1999) 614 def.; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio su «Programma di azione per la realizzazione del cielo unico europeo», Bruxelles, 30 novembre 2001, COM (2001), 123 def./2; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla realizzazione del cielo unico europeo, COM/2001/0564 def. In dottrina cfr., fra gli altri, VAN ANTWERPEN N.A., *The Single European Sky*, in *A&SL*, vol. XXVII/1 (February 2002), 3 ss.; SHREWSBURY N.J., *September 11th and the Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty*, in *JAL&C*, Winter 2003, n. 68, 115, 147 ss.; SHUBERT F., *The Single European Sky Controversial Aspects of Cross-Border Service Provision*, in *A&SL*, vol. XXVIII/1 (February 2003), 32 ss.; RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa tra competenze di enti internazionale e prerogative statali*, Villa San Giovanni, 2004, 98 ss.; VAN HOUTTE B., *The Single European Sky: EU Reform of Air Traffic Management*, in *CMLRev*, vol. 41, 6 December 2004, 1595 ss.; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, in LA TORRE U.-MOSCHELLA G.-PELLEGRINO F.-RIZZO M.P.-VERMIGLIO G. (a cura di), *Studi in memoria di Elio Fanara* (a cura di), Milano, 2006, 407 ss.; RIZZO M.P., *L'accesso alla fornitura dei servizi della navigazione aerea nel diritto comunitario*, in *Studi in onore di Leanza U.*, vol. III., Napoli, 2008, 1767 ss., nonché in *La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, a cura di RIZZO M.P., Milano, 2009, 143 ss. Il programma per la realizzazione del cielo unico europeo è stato attuato mediante l'adozione, in data 10 marzo 2004, di un pacchetto di

aereo operativo più integrato ⁽²⁾ inteso a rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo, contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) ⁽³⁾ e dei servizi di navigazione aerea (ANS) ⁽⁴⁾. Ciò al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti del-

quattro regolamenti comunitari pubblicati in G.U.U.E. 31 marzo 2004, n. L 96: Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («Regolamento quadro»); Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («Regolamento sulla fornitura di servizi»); Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («Regolamento sullo spazio aereo»); Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («Regolamento sulla interoperabilità»). Sui regolamenti predetti cfr., fra gli altri, RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa*, cit., 101 ss; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, cit., 410 ss.; HOBE S., IRMEN K., PLINGEN C., *Privatization of German and Other European Air Navigation Service Providers and the Single European Sky Regulations*, in *A&SL*, vol. XXXII/3 (June 2007), 168, 173 ss.; COMENALE PINTO M.M., *Dei servizi della navigazione aerea*, in *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria* (a cura di Bruno Franchi e Simone Vernizzi), Milano, 2007, 95, 99 s.; RIZZO M.P., *L'accesso alla fornitura dei servizi della navigazione aerea nel diritto comunitario*, in *Studi in onore di Leanza U.*, cit., 1767 ss., nonché in *La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, cit., 143 ss. I regolamenti n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004, costituenti il primo pacchetto, noto come SES 1 sono stati emendati dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che mira a migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (in G.U.U.E. 14/11/2009 n. L 300/34), il quale costituisce il pilastro fondamentale della normativa che compone il SES 2. Poiché i regolamenti, pur così emendati, necessitavano, comunque, di ulteriori modifiche e integrazioni, la Commissione dell'Unione europea ha ritenuto fosse più opportuno rifonderli in un unico atto normativo, elaborando allo scopo una proposta (COM 2013 410 final, 2013/0186 COD), sulla quale il Parlamento europeo ha espresso la sua posizione in prima lettura (12 marzo 2014), ma che ha subito una battuta d'arresto. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato, da ultimo, abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018, in G.U.U.E. del 22 agosto 2018, L 212/1.

(2) Considerando 8 regolamento quadro.

(3) Ai sensi dell'art. 2, par. 10 del Regolamento quadro come novellato, per gestione del traffico aereo deve intendersi «il complesso delle funzioni aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio e gestione del flusso di traffico aereo) richieste per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni».

(4) Art. 1, par. 1 regolamento quadro. Ai sensi dell'art. 2, par. 4 del medesimo atto, per servizi di navigazione aerea si intendono «i servizi di traffico aereo, i servizi

lo spazio aereo utilizzato per il traffico aereo generale⁽⁵⁾ in Europa. In vista di ciò non si è limitata ad intervenire sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo, riconfigurato in blocchi funzionali che interessano uno o più Stati⁽⁶⁾, ma ha opportunamente provveduto a disciplinare anche la fornitura dei servizi di navigazione aerea⁽⁷⁾, sia per assicurarne la compatibilità con la nuova architettura dello spazio aereo, sia per garantire che la prestazione di tali servizi nella Comunità rispondesse a requisiti comuni, generali e specifici, dalla stessa fissati e debitamente certificati dalle Autorità preposte⁽⁸⁾. Sino ad allora il settore era disciplinato essenzialmente dalle singole legislazioni nazionali, seppur nel rispetto dei principi sanciti nell'articolo 15 della Convenzione di Chicago del 1944⁽⁹⁾ e dei correlati Annessi⁽¹⁰⁾, né, com'è noto, erano applicabili ai servizi della navigazione aerea le norme del Trattato istitutivo della Comunità europea

di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica».

(5) Art. 2, par. 26, Regolamento quadro. Per «traffico aereo generale» si intende l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili statali svolti secondo le procedure ICAO (Organizzazione per l'aviazione civile internazionale).

(6) A norma dell'art. 2, par. 25, del Regolamento quadro, come emendato, per blocco funzionale si intende «un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni ottimizzate in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato». In dottrina v. RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa*, cit., 119 ss.; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, cit., 422 ss.; VAN HOUTTE B., *The Single European Sky: EU Reform of Air Traffic Management*, cit., 1608 s.; HOBE S.-IRMEN K.-PLINGEN C., *Privatization of German and Other European Air Navigation Service Providers*, cit., 175.

(7) In materia v. RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa*, cit., 134 ss.; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, cit., 431 ss.; VAN HOUTTE B., *The Single European Sky: EU Reform of Air Traffic Management*, cit., 1607 ss.; HOBE S.-IRMEN K.-PLINGEN C., *Privatization of German and Other European Air Navigation Service Providers*, cit., 173 ss.

(8) Vedi art. 3 del regolamento (UE) n. 1035/2011 della Commissione, che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, in G.U.U.E. 18/10/2011, n. L 271/23.

(9) *Convention on International Civil Aviation*, di cui sono parti 193 Stati, tra cui l'Italia.

(10) Annesso 3 Meteorological Services, Annesso 10 Aeronautical Telecommunications, Annesso 11 Air traffic Services, Annesso 15 Aeronautical Information Services.

(TCE) sulla libera prestazione dei servizi, dovendo invece la materia essere regolata con atti *ad hoc* del Consiglio a norma dell'articolo 80 paragrafo 2 del Trattato medesimo⁽¹¹⁾ (ora art. 100 del TFUE).

La realizzazione degli obiettivi prefigurati dalla Comunità (e poi dall'Unione) nel settore dei servizi della navigazione aerea è stata quindi perseguita attraverso l'emanazione di atti di normazione derivata, il Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo, il Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 550/2004 sulla fornitura dei servizi erogati in favore del traffico aereo generale⁽¹²⁾, ambedue incisivamente emendati dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1070/2009⁽¹³⁾, e il Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione, che fissa i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione europea⁽¹⁴⁾.

La nozione di servizi della navigazione aerea è molto ampia. Ai sensi dell'articolo 2 paragrafo 4 del Regolamento quadro, vi rientrano i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica.

Il regolamento sulla fornitura di servizi, al considerando 6, assegna agli Stati la responsabilità del controllo della prestazione dei servizi della navigazione aerea affinché sia svolta in condizioni di sicurezza e di efficienza, nel rispetto da parte dei fornitori delle norme unionali in materia. Per ottemperare agli obblighi che ne discendono, gli Stati si avvalgono di autorità nazionali di vigilanza, enti che, agendo congiuntamente o singolarmente, essi designano o istituiscono affinché esercitino le funzioni loro attribuite dal pacchetto

(11) Sul «regime speciale» riservato dal Trattato ai trasporti marittimi ed aerei v., per tutti, MUNARI F., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, 120 ss.

(12) Sul Regolamento (CE) n. 550/2004 v., specificamente, RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa*, cit., 125 ss; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, cit., 426 ss.; VAN HOUTTE B., *The Single European Sky: EU Reform of Air Traffic Management*, cit., 1607 ss.; HOBE S.-IRMEN K.-PLINGEN C., *Privatization of German and Other European Air Navigation Service Providers*, cit., 174 ss.

(13) Vedi retro la nota 1.

(14) Il regolamento in questione ha abrogato e sostituito il regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabiliva requisiti comuni per la fornitura dei servizi di navigazione aerea.

di Regolamenti comunitari sul «cielo unico europeo» (come novellati) e dalle correlate norme di attuazione. Dette autorità devono essere indipendenti dai prestatori di servizi di navigazione aerea, prevedendosi a tal fine una separazione adeguata, almeno a livello funzionale, tra fornitori e autorità. Si intende così assicurare a queste ultime la necessaria imparzialità, indipendenza e trasparenza nell'esercizio dei propri poteri⁽¹⁵⁾, e quindi nello svolgimento delle attività di vigilanza sull'applicazione del regolamento sulla fornitura di servizi con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni (art. 2), come pure nella fase prodromica della verifica della conformità del fornitore ai requisiti richiesti dalla regolamentazione unionale.

Infatti, oltre alle funzioni di vigilanza, spetta alle predette autorità nazionali dello Stato membro in cui il fornitore richiedente abbia la sede principale di attività (e, se del caso, la sede legale) il compito di rilasciare la certificazione che lo abilita alla fornitura in tutto il territorio eurounitario del servizio o del gruppo di servizi per i quali ha inoltrato la domanda, qualora dette autorità accertino che il fornitore presenti i requisiti comuni previsti dal regolamento (CE) n. 550/2004 novellato e quelli generali e specifici fissati per il servizio o i servizi in questione negli Allegati (dal I al V) al Regolamento (UE) n. 1035/2011. Gli Stati membri dell'Unione sono tenuti a riconoscere i certificati emessi nella stessa.

Oggetto di questo breve studio è la disciplina dell'accesso dei fornitori certificati alla prestazione dei servizi della navigazione aerea, con particolare riguardo al caso che il fornitore sia certificato in uno Stato membro diverso da quello in cui intende prestare il servizio, disciplina che si ricava in parte dai regolamenti menzionati, in parte dal TFUE, una volta sciolto il nodo della natura giuridica, non necessariamente unitaria, dei servizi in questione.

2. L'accesso alla fornitura dei servizi della navigazione aerea nel diritto dell'Unione europea. Natura giuridica dei servizi e suoi riflessi sulla disciplina applicabile — Nel loro complesso i servizi della navigazione aerea possono qualificarsi come servizi di interesse generale⁽¹⁶⁾,

⁽¹⁵⁾ Art. 4 Regolamento quadro come emendato.

⁽¹⁶⁾ Il TCE non menzionava i servizi di interesse generale, ma questa espressione è derivata nella prassi comunitaria dalla locuzione «servizi di interesse economico generale», disciplinati ora agli artt. 14 e 106, par. 2, del TFUE e all'art. 36 della Carta

genus che ricomprende tanto i servizi di mercato che quelli non di mercato⁽¹⁷⁾, servizi che le autorità pubbliche considerano di interesse generale e assoggettano a specifici obblighi di servizio pubblico⁽¹⁸⁾. Si tratta di obblighi (di prestazione universale del servizio, continuità dello stesso, accessibilità delle tariffe, tutela degli utenti e

dei diritti fondamentali dell'Unione europea (G.U.U.E. 18 dicembre 2000, n. C 364). Pertanto, per servizi di interesse generale si intendono tanto i servizi di natura economica che quelli di carattere non economico (cfr. Libro Verde sui servizi di interesse generale, presentato dalla Commissione, Bruxelles, 21 maggio 2003, COM (2003) 270, def., 7 e 14). Sui servizi di interesse generale e sulla loro distinzione in servizi economici e non economici cfr. Comunicazione della Commissione su *Services of General Interest in Europe*, 96/C 281/03, in G.U.C.E. 26.9.96, n. C 281 3 ss.; Comunicazione della Commissione su «I servizi di interesse generale in Europa» 2001/C 17/04, in G.U.C.E. 19.1.2000, n. C 17/4 ss.; Relazione della Commissione al Consiglio europeo di Laeken, su «Servizi di interesse generale», Bruxelles, 17 ottobre 2001, COM (2001) 598 def.; Libro Verde sui servizi di interesse generale, cit., 1 ss.; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, Libro Bianco sui servizi di interesse generale, Bruxelles, 12 maggio 2004, COM (2004) 374 def. In dottrina cfr., fra gli altri, RACCA G.M., *I servizi pubblici nell'ordinamento comunitario*, in *Diritto amministrativo*, 1/1994, 201 ss.; PERFETTI L., *Servizi di interesse economico generale e pubblici servizi*, in *RIDPC*, 2001, 479 ss.; SCHMIDT R., *La liberalizzazione dei servizi di interesse generale*, in *RTDP*, 2003, 687 ss.; MARESCA M., *L'accesso ai servizi di interesse generale, de-regolazione e ri-regolazione del mercato e ruolo degli Users' Rights*, in *DUE*, 3/2005, 441 ss.; CARTEI G.F., *I servizi di interesse economico generale tra riflusso dogmatico e regole di mercato*, in *RIDPC*, 2005, 1219; CERULLI IRELLI V., *Impresa pubblica, fini sociali, servizi di interesse generale*, in *RIDPC*, 2006, 747 ss.; CINTIOLI F., *Servizi pubblici e concorrenza. Servizi di interesse economico generale, promozione e tutela della concorrenza*, in *DUE*, 3/2006, 453 ss.; BERTONAZZI L.-VILLATA R., *Servizi di interesse economico generale*, in CHITI M.P.-GRECO G. (sotto la direzione di), *Trattato di diritto amministrativo europeo*, t. IV, 2ª ed., Milano, 2007, 1791 ss.

⁽¹⁷⁾ La distinzione equivale a quella tra attività economiche e non economiche. Secondo la costante giurisprudenza della Corte di Giustizia «costituisce attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi in un determinato mercato» (Cause riunite C-180-184/98, *Pavel Pavlov e altri c. Stichting Pensioenfond Medische Specialisten*, in *Raccolta*, 2000, I-6451).

⁽¹⁸⁾ Per tale definizione dell'espressione «servizi di interesse generale» cfr. COM (2003) 270 def., cit., 7; COM (2004) 374 def., 16. Quanto agli obblighi di servizio pubblico, con tale locuzione si intendono «gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni» (v. art. 2, comma 1 del Regolamento (CEE) del 26 giugno 1969, n. 1191, in G.U.C.E. 28 giugno 1969, n. 156). Tali obblighi si distinguono in obblighi di esercizio, obblighi di trasporto e obblighi tariffari (art. 2, comma 2 del Regolamento (CEE) n. 1191/1969). La nozione di obblighi di pubblico servizio è stata ampiamente utilizzata nella normativa comunitaria sulla liberalizzazione dei traffici marittimi ed aerei. Sugli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti v. INGRATOCCI C., *Trasporti e contratto di servizio*, Messina, 2001, 169 ss.

dei consumatori)⁽¹⁹⁾, che il soggetto fornitore, ove valutasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni. Alla configurazione dei servizi della navigazione aerea come servizi di interesse generale si perviene agevolmente, atteso che lo stesso Regolamento quadro (n. 549/2004), al considerando 3, precisa che detti servizi adempiono ad una funzione di interesse generale, tra cui gli obblighi di servizio pubblico, e l'Allegato I al Regolamento (UE) n. 1035/2011 prevede diversi obblighi di tal natura a carico dei fornitori, valevoli per ogni tipologia di servizio. L'art. 1 di quest'ultimo dispone, infatti, che i prestatori di servizi di navigazione aerea devono essere in grado di offrire i servizi in questione «in modo sicuro, efficiente, continuativo e sostenibile corrispondente ad un livello ragionevole di domanda complessiva in un determinato spazio aereo». A questo scopo, essi devono mantenere «un adeguato livello di capacità e competenza sotto l'aspetto tecnico ed operativo». I fornitori sono, altresì, chiamati ad adottare piani di emergenza atti a preservare la continuità di tutti i servizi nel caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione degli stessi (allegato 1, art. 8.2)⁽²⁰⁾,

Dalle disposizioni su enunciate, e dal contesto generale della normativa regolamentare in materia, si evince chiaramente come i servizi della navigazione aerea presentino i requisiti tipici dei servizi di interesse generale, dovendo essere prestati in tutto lo spazio aereo di riferimento in modo da soddisfare adeguatamente la domanda e in condizioni di sicurezza, senza interruzioni, assicurando l'efficienza economica⁽²¹⁾, e garantendo la qualità normativamente richiesta. Qualità che viene assicurata attraverso la vigilanza espletata, a norma degli articoli 2 e 3 del Regolamento (CE) n. 550/2004 novellato, dalle competenti autorità nazionali (o dalle orga-

⁽¹⁹⁾ Su tali obblighi cfr. COM (2003) 270 def., 16 ss.

⁽²⁰⁾ Inoltre, i fornitori di servizi di navigazione aerea sono chiamati ad elaborare un piano aziendale, di durata almeno quinquennale, che deve contenere «adeguati obiettivi di rendimento sotto il profilo della sicurezza, della capacità, dell'ambiente e dell'efficienza economica» (art. 2.2.1, lett. b), Allegato 1). Ancora, a norma dell'articolo 5 del medesimo Allegato, i prestatori di servizi devono avvalersi «di personale adeguatamente qualificato in modo da garantire la fornitura sicura, efficiente, continua e sostenibile dei loro servizi».

⁽²¹⁾ Vedi la nota che precede.

nizzazioni riconosciute) e dalla Commissione stessa (art. 11 Regolamento quadro) ⁽²²⁾.

Che i servizi della navigazione aerea si configurino come servizi di interesse generale non mi sembra quindi possa essere messo in dubbio. Va invece accertato in relazione al singolo servizio o gruppo di servizi il carattere economico o non economico della prestazione in questione. La qualificazione potrebbe variare in ragione della tipologia del servizio, con importanti riflessi sulla disciplina applicabile in materia di accesso alla fornitura del servizio medesimo.

3. *Segue: i servizi di traffico aereo* — Al riguardo, l'articolo 7, par. 6, del Regolamento (CE) n. 550/2004 come novellato, stabilisce che, «fatte salve le disposizioni degli articoli 8 e 9, il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi agli Stati membri, ad altri fornitori di servizi della navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno della Comunità». La formulazione della norma predetta, *prima facie*, potrebbe indurre a ritenere che la Comunità (ora Unione europea) abbia inteso liberalizzare l'accesso alla prestazione dei servizi della navigazione aerea, e che quindi i fornitori degli stessi, una volta ottenuta la prescritta certificazione in uno Stato membro, possano erogarli liberamente in regime di concorrenza in qualsiasi altro Stato membro ai richiedenti che rientrano nelle categorie ora menzionate. Parrebbero avvalorare questa interpretazione i consideranda 12 e 21 dello stesso Regolamento ⁽²³⁾ e l'articolo 5 del Regolamento (UE) n. 1035/2011, il quale, nel consentire ai prestatori di scegliere di non avvalersi della possibilità di fornire servizi transfrontalieri e rinunciare al diritto al reciproco riconoscimento all'interno del cielo unico europeo, sembra implicitamente affermare il principio che i fornitori

⁽²²⁾ La quale compie valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali relativi a settori di prestazione essenziali di sicurezza, ambiente, capacità ed efficacia sotto il profilo dei costi.

⁽²³⁾ Il considerando 12 prevede che «I certificati dovrebbero essere reciprocamente riconosciuti da tutti gli Stati membri affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea possano fornire servizi in uno Stato membro diverso dal paese in cui hanno ottenuto i loro certificati, entro i limiti delle norme di sicurezza». Il considerando 21, a sua volta, enuncia che «Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti».

certificati che non si avvalgono della deroga godano della libera prestazione di servizi nell'Unione.

L'esame degli articoli 8 e 9 del Regolamento (CE) n. 550/2004 emendato, che l'articolo 7 espressamente mantiene fermi, ci consente sin da ora di circoscrivere fortemente la portata della ipotizzata liberalizzazione. L'articolo 8 disciplina la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo, categoria che ricomprende il servizio di informazione di volo⁽²⁴⁾, il servizio di allarme⁽²⁵⁾, il servizio consultivo sul traffico aereo⁽²⁶⁾ e i più noti servizi di controllo del traffico aereo, questi ultimi distinti in servizi di controllo di aerea⁽²⁷⁾, dell'avvicinamento⁽²⁸⁾ e di aerodromo⁽²⁹⁾. La norma novellata dispone che «Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato valido nella Comunità» (par.1), ora Unione che, nel silenzio del regolamento, può essere indifferentemente un soggetto pubblico o privato. Solo eccezionalmente possono essere indicati più fornitori, qualora siano destinati a servire un blocco funzionale di spazio aereo che ricade nella responsabilità di più Sta-

(24) Vale a dire «un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente» (art. 2, par. 23 *bis* del Regolamento quadro come novellato).

(25) Per tale deve intendersi «un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni» (art. 2, par. 23 *ter*, del Regolamento (quadro come emendato).

(26) Il servizio consultivo del traffico aereo ha lo scopo di assicurare una separazione fra aeromobili che volano con un piano di volo strumentale (così Assistenza al volo, <http://www.anacna.it>).

(27) A norma dell'art. 2, par. 12, del Regolamento quadro, per servizio di controllo d'area si intende «il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in un blocco di spazio aereo».

(28) Ai sensi dell'art. 2, par. 13, del Regolamento quadro, costituisce servizio di controllo d'avvicinamento «il servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza».

(29) Il servizio di controllo di aerodromo è fornito dai controllori che operano all'interno delle Torri di controllo di controllo ubicate presso le piste, che hanno il compito di autorizzare il movimento di qualsiasi persona, veicolo o aeromobile sull'aeroporto e nelle sue vicinanze al fine di prevenire le collisioni tra aeromobili, aeromobili e veicoli o ostacoli posti nell'area di manovra ed assicurare un ordinato e spedito flusso di traffico aereo (cfr. La Torre di Controllo, in <http://www.anacna.it>).

ti membri (art. 8, par. 5 e art. 9 bis regolamento (CE) n. 550/2004 come novellato).

Fatta salva quest'ultima ipotesi, a norma dell'articolo 8, quindi, gli Stati membri sono tenuti ad individuare un solo fornitore, cui riservare l'erogazione dei servizi di traffico aereo⁽³⁰⁾, sulla cui scelta hanno «potere discrezionale» a condizione che il prestatore soddisfi i requisiti e le condizioni di cui agli artt. 6 e 7 del regolamento (CE) n. 550/2004 emendato, vale a dire siano debitamente certificati. Tale deroga ai principi generali trova la propria giustificazione nella specifica missione che tali servizi svolgono, essendo finalizzati a garantire l'interesse generale alla conservazione e al miglioramento della sicurezza della navigazione aerea⁽³¹⁾ che — ci sembra — possa essere più efficacemente perseguito da un prestatore unico che abbia il controllo globale di tutti i movimenti in un determinato blocco di spazio, come avviene nel nostro ordinamento per i servizi di assistenza e monitoraggio del traffico marittimo (VTS), riservati al personale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Del resto, nella sua Comunicazione del 1999 sulla creazione del «cielo unico europeo», la Commissione non aveva mancato di precisare che i servizi di controllo del traffico aereo configurano «un monopolio naturale, in quanto soltanto un controllore di traffico aereo può separare tutti gli aerei in un volume di spazio determinato»⁽³²⁾.

Sulla base delle considerazioni che precedono può osservarsi come la regolamentazione in esame non abbia operato una reale liberalizzazione dell'accesso alla fornitura dei servizi di traffico aereo. Si è solo limitata a fare applicazione del principio fondamentale di non discriminazione, in relazione al caso di servizi transfrontalieri, vale a dire tutte le situazioni in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti in uno Stato membro da un prestatore certificato in un altro Stato membro⁽³³⁾. In forza della novella del 2009⁽³⁴⁾, gli Stati

⁽³⁰⁾ Norma ripresa nell'art. 9.par. 1, della proposta della Commissione COM 2013, 410 final, cit., e mantenuta ferma nella posizione in prima lettura del Parlamento europeo del 12 marzo 2014.

⁽³¹⁾ Per considerazioni analoghe v. CGCE sentenza 19 gennaio 1994, causa C-364/92, *SAT c. Eurocontrol*, (<http://eur-lex.europa.eu>), con riferimento all'attività operativa di controllo della navigazione aerea svolta da Eurocontrol su richiesta di alcuni Stati contraenti il Protocollo di Bruxelles del 12 febbraio 1981 (par. 24 e 27).

⁽³²⁾ Cfr. COM (1999) 614 def., Allegato 7 (Redditività), 37.

⁽³³⁾ Art. 2, par. 41 Regolamento (CE) n. 549 novellato.

⁽³⁴⁾ Regolamento (CE) 1070/2009, il quale inserisce nell'art. 2 un nuovo par. 2.

membri sono tenuti a garantire che la loro legislazione nazionale non impedisca la piena applicazione degli articoli 8 e 10, par. 3 del Regolamento (CE) n. 550/2004, richiedendo che il fornitore di servizi transfrontalieri appartenga necessariamente (direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria), allo Stato membro sotto la cui responsabilità si svolge il servizio o ai propri cittadini; abbia la propria sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro o utilizzi esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro. Quest'ultimo non può, quindi, mantenere in vigore una normativa che abbia carattere discriminatorio, ma nella scelta del fornitore, che presta la sua opera in esclusiva, conserva piena discrezionalità.

Questa disciplina d'altronde ben si giustifica se si considera che i servizi di traffico aereo sono qualificati dal legislatore dell'Unione come servizi di interesse generale non economico e pertanto ad essi non si applicano in ogni caso le norme europee sul mercato interno, sulla concorrenza⁽³⁵⁾, sugli aiuti di Stato⁽³⁶⁾, mentre sono comunque soggetti al principio di non discriminazione e a quello che sancisce la libertà di circolazione delle persone⁽³⁷⁾. La natura non economica di tali servizi è affermata nel considerando 5 del Regolamento (CE) n. 550/2004, ove si precisa che la fornitura degli stessi «si ricollega all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri che non presentano carattere economico che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal Trattato». A sua volta il considerando 10 del Regolamento quadro ribadisce che «i servizi di navigazione aerea, in particolare i servizi di traffico aereo (che) sono paragonabili ad un'autorità pubblica».

I predetti Regolamenti non fanno altro che recepire l'orientamento univoco della Commissione e della Corte di Giustizia delle Comunità europee espresso in occasione del giudizio *Sat c. Eurocontrol*. La Commissione, infatti, intervenendo nel giudizio *de quo*, aveva af-

(35) Cfr. COM (2001) 598 def., cit., 11, ove la Commissione afferma che a tutti i servizi di interesse generale non costituenti un'attività economica non si applicano le norme sulla concorrenza e sul mercato interno.

(36) Cfr. COM (2003) 270 def., cit., 11, ove la Commissione precisa che i servizi di interesse generale di natura non economica e i servizi che non incidono sugli scambi intracomunitari non sono soggetti a norme comunitarie specifiche né alle norme del trattato sul mercato interno, la concorrenza e gli aiuti di Stato.

(37) Cfr. COM (2003) 270 def., cit., 11 e 14.

fermato come «l'attività di controllo della navigazione aerea (...) sia una mansione di competenza delle pubbliche autorità, scevra di carattere economico, poiché costituisce un servizio di interesse generale destinato a tutelare nello stesso tempo sia gli utenti dei trasporti aerei sia le popolazioni interessate al sorvolo delle aeronavi»⁽³⁸⁾. Ed è nell'ambito della loro sovranità — aveva aggiunto — che gli Stati esercitano le funzioni di polizia nel loro spazio aereo e i servizi di controllo della circolazione aerea. La Corte di Giustizia, a sua volta, nella sentenza resa nel 1994 in relazione allo stesso caso, aveva ribadito come nel controllo del traffico aereo siano impliciti prerogative e poteri coercitivi derogatori al diritto comune, precisando che le prerogative relative al controllo e alla polizia dello spazio aereo⁽³⁹⁾ sono tipiche dei pubblici poteri e non presentano carattere economico che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal Trattato.

La pretertorietà di tali affermazioni risulta attenuata in forza del paragrafo 2 dell'Allegato II al Regolamento (UE) n. 1035/2011⁽⁴⁰⁾ che, in deroga all'articolo 8 del Regolamento (CE) 550/2004, riconosce agli Stati la facoltà di decidere di organizzare la fornitura di specifici servizi di traffico aereo in un regime competitivo, legittimandoli in tal caso ad adottare tutte le misure appropriate al fine di assicurarsi che i fornitori degli specifici servizi non adottino comportamenti che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere, falsare la concorrenza, né un comportamento equivalente allo sfruttamento abusivo di posizione dominante ai sensi del vigente diritto

(38) V. CGCE, sentenza 19 gennaio 1994, cit.

(39) Sulla stessa scia si pone la nostra Corte di Cassazione penale, sez.IV, dicembre 2010-22 febbraio 2011, n. 6828 (in *Riv. dir. navig.*, 2012/1, 414 ss. (con nota di MAGNOSI S., *Osservazioni sulla responsabilità dei controllori del traffico aereo in caso di incidente*, 430 ss.), ove si legge (426) che «il controllore del traffico aereo riveste un ruolo di polizia della navigazione», vale a dire di «polizia di sicurezza del volo». E «anche dopo la privatizzazione dell'ENAV, i controllori civili, pur dipendendo da una società per azioni, hanno mantenuta intatta la loro veste pubblica di polizia della navigazione, in virtù delle funzioni loro assegnate a presidio di interesse pubblici e della pubblica incolumità», precisando, però, che, se è vero che «l'attività di assistenza alla circolazione aerea è stata tradizionalmente inquadrata (come detto) come pubblica funzione», tale «qualificazione (che) è stata ora sostituita con quella di servizio pubblico, quantomeno per la parte svolta dai controllori civili alle dipendenze dell'ENAV».

(40) Che nell'abrogare (art. 12) il Regolamento (CE) n. 2096/2005, lo riprende quasi testualmente sul punto.

nazionale e dell'Unione. Ne discende che è scelta dello Stato eventualmente liberalizzare l'accesso alla fornitura di singoli servizi; il che conferma l'esclusione dei servizi in questione, in linea di principio e *a priori*, dall'applicazione delle norme sulla concorrenza secondo il modello dei servizi di interesse generale non economico.

Lo Stato che non si avvalga delle possibilità offerte dall'Allegato II sopraindicato, se decide di affidare ad un terzo la fornitura di servizi di traffico aereo, trattandosi di attività collegate all'esercizio dell'autorità pubblica, non è tenuto ad applicare le norme e i principi procedurali che nel diritto unionale regolano la selezione del fornitore⁽⁴¹⁾, ma ben potrebbe — e in tal senso depone lo stesso articolo 8, paragrafo 3 del Regolamento (CE) n. 550/2004, che conferisce allo Stato potere discrezionale per la scelta del fornitore — provvedere all'affidamento diretto (e quindi senza una gara ad evidenza pubblica), a patto che il fornitore così designato soddisfi i requisiti e le condizioni richieste agli articoli 6 e 7 del medesimo Regolamento.

4. *Segue: i servizi meteorologici* — Per quanto concerne i servizi meteorologici, con tale espressione, a norma dell'articolo 2, paragrafo 29 del Regolamento quadro, si intendono «le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili le previsioni meteorologiche, note ed osservazioni nonché tutte le altre informazioni ed i dati forniti dagli Stati per uso aeronautico». A sua volta l'Allegato III al Regolamento (UE) n. 1035/2011, al paragrafo 1, individua specificamente i destinatari delle informazioni meteorologiche, necessarie per l'espletamento delle rispettive funzioni, negli operatori e membri del personale di volo per la pianificazione prima del volo e durante il volo, nei fornitori di servizi di traffico aereo e di servizi di informazione di volo, nelle unità di servizi di ricerca e soccorso e negli aeroporti. Tali informazioni devono essere rese disponibili in forma idonea, con tempestività, precisando il grado di accuratezza che le connota, indicando la fonte e provvedendo al necessario aggiornamento.

Per le ragioni già esposte, si tratta di servizi di interesse generale, ma, a differenza dei servizi di traffico aereo, che non presentano carattere economico e sono quindi quasi del tutto sottratti all'applica-

(41) COM (2001) 598 def., cit., 11.

zione della normativa unionale, i servizi meteorologici consistono in attività di natura tecnica che non si ricollegano all'esercizio di pubblici poteri⁽⁴²⁾, ma ricadono nella categoria dei servizi di interesse generale di carattere economico⁽⁴³⁾, ai quali, come già osservato, trovano applicazione il TFUE, in particolare, le regole sulla concorrenza. La possibilità per gli Stati di derogare alle disposizioni del Trattato, in relazione ai servizi di interesse economico generale, è subordinata dall'articolo 106, paragrafo 2 dello stesso, alla presenza di specifiche condizioni. Come già osservato, la deroga è infatti consentita nei limiti in cui l'applicazione delle norme del Trattato rischi di compromettere l'adempimento della missione affidata al servizio di interesse economico generale. In considerazione della preminenza dell'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione aerea, alla cui realizzazione i servizi meteorologici sono strumentali, l'articolo 9 del Regolamento (CE) n. 550 consente agli Stati di operare in deroga alle disposizioni sulla concorrenza. La norma prevede, infatti, che «Gli Stati membri possono designare un fornitore di servizi meteorologici affinché fornisca la totalità o una parte dei dati meteorologici in regime di esclusiva per la totalità o una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza». E il considerando 15 del medesimo Regolamento, alla cui stregua la norma predetta va interpretata, afferma che «Sulla base della propria analisi delle pertinenti condizioni di sicurezza gli Stati dovrebbero poter designare uno o più fornitori di servizi meteorologici per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara».

(42) Nel senso che le attività di natura tecnica sono estranee all'esercizio di pubblici poteri v. CGCE, sentenza 5 dicembre 1989, causa C-3/88, *Commissione delle Comunità europee c. Repubblica italiana*, nonché CGCE, sentenza 26 aprile 1994, causa C-272/91, *Commissione delle Comunità europee c. Repubblica italiana*, in <http://eur-lex.europa.eu>. V. pure Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario, Bruxelles 12 aprile 2004, 20.

(43) Nozione che, secondo alcuni autori BERTONAZZI L.-VILLATA R., *op. cit.*, 804, coincide con la nozione italiana di servizio pubblico (di rilevanza economica) nella sua accezione soggettiva, «questa come quella presentando tra i suoi elementi costitutivi la definizione da parte dei pubblici poteri di specifici obblighi di interesse pubblico, in vista del perseguimento di interessi generali». Per la diversa tesi, in questa sede superata, secondo la quale tutti i servizi della navigazione aerea potrebbero qualificarsi come servizi di interesse generale non economico v. RIZZO M.P., *La gestione del traffico aereo in Europa*, cit., 129; RIZZO M.P., *Il pacchetto di regolamenti comunitari per la realizzazione del «cielo unico europeo»*, cit., 427 s.

In forza di tali previsioni, ci sembra che, anche per quanto concerne i servizi meteorologici, come per i servizi di traffico aereo, lo Stato membro sia legittimato dal diritto dell'Unione europea a procedere all'affidamento diretto, prescindendo da procedure competitive, della fornitura in esclusiva dei servizi in questione ad un unico soggetto, pubblico o privato che sia, che presenti i previsti requisiti e sia munito di un certificato valido rilasciato nella stessa.

5. *Segue: i servizi di comunicazione, di navigazione, di sorveglianza e di informazione aeronautica* — I restanti servizi di navigazione aerea, e cioè i servizi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e di informazione aeronautica, possono anch'essi qualificarsi come servizi di interesse economico generale. A differenza dei servizi di traffico aereo non sono, infatti, riconnessi all'esercizio di prerogative di pubblica autorità, ma, al pari di questi e dei servizi meteorologici adempiono alla missione di salvaguardare l'interesse generale alla sicurezza della navigazione aerea. L'importanza di tali servizi ai fini della sicurezza della navigazione aerea emerge *ictu oculi* ove si ha riguardo al loro oggetto. Per servizi di comunicazione si intendono infatti «i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo»⁽⁴⁴⁾; per servizi di navigazione «gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione»⁽⁴⁵⁾; per servizi di sorveglianza «gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione»⁽⁴⁶⁾; per servizio di informazioni aeronautiche, «un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea»⁽⁴⁷⁾.

A tali scopi, i fornitori dei servizi da ultimo menzionati sono tenuti a garantire l'integrità dei dati e verificare il grado di accuratezza delle informazioni comunicate a fini operativi, in particolare la

(44) Art. 2, par. 16, del Regolamento quadro.

(45) Art. 2, par. 30, del Regolamento quadro.

(46) Art. 2, par. 38, del Regolamento quadro.

(47) Art. 2, par. 3, del Regolamento quadro

fonte delle informazioni, prima di diffonderle (par. 1, ultima frase dell'allegato IV del Regolamento (UE) n. 1035/2011); mentre per quanto riguarda la sicurezza dei servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, viene perseguita imponendo il rispetto dei requisiti specificamente previsti per i servizi di traffico aereo (par. 3, Allegato II del medesimo Regolamento), che trovano applicazione per effetto del richiamo a quest'ultimo operato dall'Allegato V del Regolamento in questione.

Data la loro natura di servizi di interesse economico generale, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza e i servizi di informazione aeronautica ricadono nella sfera di applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE. Tuttavia, a differenza dei servizi meteorologici, in relazione ai quali lo Stato ha facoltà di affidarne la prestazione direttamente ad un unico fornitore in regime di esclusiva, per i servizi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e di informazione aeronautica, il considerando 13 del Regolamento (CE) n. 550/2004, sembra prefigurare una diversa regolamentazione, prevedendo che la fornitura di tali servizi «dovrebbe essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi e mantenendo un livello elevato di sicurezza».

In virtù di tale considerando, lo Stato, nell'organizzare i servizi predetti sarebbe chiamato a coniugare il rispetto delle condizioni di mercato, il che presupporrebbe la contestuale presenza di più fornitori, con l'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione. Con l'espressione «condizioni di mercato» si intendono diversi valori indicativi quali il prezzo, la qualità, la disponibilità, la commerciabilità, il trasporto o le altre condizioni di acquisto o di vendita vigenti nel paese in cui ha luogo la fornitura o l'acquisto, o in mancanza in altro paese o sul mercato mondiale⁽⁴⁸⁾. Si tratta, però, di fattori che in buona parte sono stati normativamente fissati da disposizioni dello stesso Regolamento (CE) n. 550/2004 e del Regolamento (UE) n. 1035/2011 per quanto concerne i requisiti di qualità e di disponibilità dei servizi; per quanto riguarda le tariffe, il Regolamento (CE) n. 1794/2006, istitutivo di un sistema di tariffazione comune per i

⁽⁴⁸⁾ Poiché i Regolamenti (CE) n. 550/2004 e n. 1035/2011 non danno alcuna definizione di «condizioni di mercato», la nozione accolta nel testo è mutuata dall'art. 6, lett. d), del Regolamento (CE) n. 2026/1997 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea, come modificato dall'art. 1 del Regolamento (CE) n. 1793/2002.

servizi di navigazione aerea⁽⁴⁹⁾, sembra trovare applicazione anche ai servizi di comunicazione, navigazione, sorveglianza ed informazione aeronautica ove siano erogati dagli stessi fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 550/2004 emendato, il che è quanto avviene in Italia⁽⁵⁰⁾.

Ciò detto, atteso il carattere non vincolante che il considerando ha per sua natura e dato l'uso del condizionale che ne indebolisce ancor più la valenza normativa, in assenza di una specifica disposizione regolamentare che ne rafforzi l'intensità valutativa, ci sembra che il considerando ora richiamato (n. 13 del Regolamento (CE) 550/2004) si limiti ad esprimere una sorta di «preferenza» dell'Unione europea verso l'apertura al mercato dei servizi in oggetto, ma non valga a precludere l'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE, sicché, ove ricorrano le condizioni ivi previste, gli Stati rimangano legittimati a derogare alle norme sulla concorrenza, attribuendo ad un unico fornitore il diritto esclusivo di prestare il servizio o i servizi in questione. Ciò potrebbe accadere qualora nessun fornitore, costretto ad operare in un ambiente competitivo, sia disposto (o sia comunque in grado) di sobbarcarsi gli oneri di pubblico servizio che il Regolamento (UE) n. 1035/2011 gli impone.

Ci sembra inoltre che, se in linea di principio devono trovare applicazione le norme e i principi unionali sulla selezione del fornitore, e in particolare quelli che disciplinano le concessioni di servizi⁽⁵¹⁾,

(49) Per un primo approccio v. QUARANTA A., *Osservatorio legislativo*, in *The Aviation & Maritime Journal*, 1/2007, 11, ss.

(50) L'art. 1, par. 2 del Regolamento (CE) n. 1794/2006 dispone, infatti, che «Il presente Regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 550/2004 (Regolamento sulla fornitura di servizi) e dai fornitori di servizi meteorologici, se designati a norma dell'art. 9, par. 1, di detto Regolamento per il traffico aereo generale all'interno delle regioni EUR e AFI dell'ICAO nelle quali gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea». Il regolamento in discorso è stato novellato dal Regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione del 16 dicembre 2010, ma il par. 2 dell'art. 1 sopra riportato è rimasto inalterato.

(51) Si veda la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (in G.U.U.E. del 28/03/2014 L 94), attuata nel nostro ordinamento con d.lg. 18 aprile 2016 n. 50, ove si legge (considerando 6) che gli Stati membri sono liberi di decidere, in conformità ai principi del TFUE in materia di parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e libera circolazione delle persone, di organizzare la prestazione di servizi come servizi di interesse economico generale o come servizi non economici di interesse generale ovvero come una combinazione di tali servizi. Mentre si afferma che «i servizi non econo-

anche in questo caso non sia del tutto preclusa la possibilità di affidamento diretto da parte dello Stato del o dei servizi in questione, qualora ricorrano le condizioni richieste dalla Corte di Giustizia per l'*in house providing* ⁽⁵²⁾, e cioè ove la società affidataria sia a totale partecipazione pubblica e su di essa l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale esercitino un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. Il terzo requisito, che la Corte identifica nella circostanza che la società realizzi la parte più importante della sua attività nei confronti dell'ente o degli enti pubblici che la controllano, secondo la prevalente dottrina andrebbe inteso in senso ampio, al fine di ricomprendere anche l'attività svolta per conto dell'ente controllante, fornendo prestazioni agli utenti ⁽⁵³⁾. Se così non fosse, sarebbe concettualmente inconfigurabile l'*in house providing* al di fuori del campo degli appalti e quindi in tema di affidamento di pubblici servizi, trattandosi in quest'ultimo caso di attività naturalmente de-

mici di interesse generale non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva», per quanto concerne i servizi di interesse economico generale si precisa che la facoltà delle autorità nazionali, regionali e locali di fornire, affidare e finanziare tali servizi, conformemente all'art. 14 TFUE e al protocollo n. 26 allegato al TFUE e al TUE, dovrebbe restare impregiudicata. Ai sensi del considerando 46 della Direttiva 2014/23/UE le concessioni aggiudicate a persone giuridiche controllate non dovrebbero essere soggette all'applicazione delle procedure previste dalla Direttiva qualora l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore di cui all'art. 7, par. 1, lett.a), vale a dire lo Stato, le autorità regionali o locali, gli organismi di diritto pubblico o le associazioni costituite da uno o più di tali autorità, esercitino sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi a condizione che la persona giuridica controllata svolga più dell'80% delle proprie attività nell'esecuzione di compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore che esercita il controllo o da altre persone giuridiche controllate da tale amministrazione o da tale ente.

⁽⁵²⁾ Il Consiglio di Stato (Sez VI, sentenza 3 aprile 2007, n. 1514, in *GDA*, 8/2007, 839, 842, con nota di LACAVA C., *Il commento*, *ivi*, 844 ss.) definisce l'*in house providing* come «il fenomeno di 'autoproduzione' da parte della pubblica amministrazione, che acquisisce un bene o un servizio attingendoli all'interno della propria compagine organizzativa senza ricorrere a 'terzi' tramite gara (c.d. esternalizzazione) e dunque al mercato». In materia di affidamenti *in house* e per ampi riferimenti alla giurisprudenza della Corte di Giustizia cfr., fra gli altri, ALBERTI C., *Appalti in house, concessioni in house ed esternalizzazioni*, in *RIDPC*, 2001, 495 ss.; SCOTTI E., *Organizzazione pubblica e mercato: società miste, in house providing e partenariato pubblico privato*, in *Diritto amministrativo*, 4/2005, 915 ss.; BALDINATO M., *Nota sentenza Parking Brixen: la Corte di giustizia limita ulteriormente la nozione di in house providing*, in *RIDPC*, 2006, 227 ss.; BERTONAZZI L.-VILLATA R., *op. cit.*, 1972 ss.; LACAVA C., *op. cit.*, 844 ss. e i lavori *ivi* citati in nota 9.

⁽⁵³⁾ BERTONAZZI L.-VILLATA R., *op. cit.*, 1976 e gli studiosi *ivi* citati in nota 183.

stinata alla collettività e non già rivolta verso l'ente. Peraltro a questi requisiti il Consiglio di Stato ne ha aggiunto un altro consistente nella necessità di una norma nazionale che legittimi in modo specifico il ricorso all'*in house providing* ⁽⁵⁴⁾.

6. *Considerazioni conclusive* — Sulla base delle considerazioni finora svolte ci sembra di poter affermare che con i Regolamenti (CE) n. 549 e 550/2004 come emendati e con il Regolamento (UE) n. 1035/2011, l'Unione europea persegue l'obiettivo di uniformare i requisiti che i fornitori di servizi di navigazione aerea devono possedere per ottenere il rilascio della abilitazione a prestare il o i servizi certificati in qualunque Stato della stessa. Tuttavia il fornitore certificato non è perciò solo ammesso alla erogazione del servizio o dei servizi di navigazione aerea alla cui fornitura è abilitato, e quindi la disciplina in esame non può dirsi realizzare la libera prestazione dei servizi nel settore. Del pari non risulta garantita l'applicazione delle norme a tutela della concorrenza, né dei principi e procedure previsti dal diritto unionale per la selezione del fornitore. Lo Stato, infatti, designa discrezionalmente il proprio fornitore di servizi di traffico aereo, anche tramite affidamento diretto, per quanto, in relazione ad alcuni di essi, può (e non deve) decidere di organizzarne la fornitura in un regime competitivo; in relazione ai servizi meteorologici, allo stesso modo può provvedere ad attribuire ad un solo soggetto, in regime di esclusiva, la fornitura dei medesimi, prescindendo da procedure competitive. Infine, per quanto concerne i servizi di comunicazione, navigazione, sorveglianza ed informazione aeronautica, trovando applicazione l'articolo 106, comma 2, del TFUE, sarà pur sempre consentito allo Stato di derogare alle regole sulla concorrenza, nel rispetto delle condizioni ivi previste. E resta comunque ferma anche in questo caso la possibilità dell'affidamento diretto, ove ricorrano i requisiti per la fornitura *in house* ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵⁴⁾ Cons. St., Sez VI, sentenza 3 aprile 2007, n. 1514, cit., 842.

⁽⁵⁵⁾ Va osservato che nella proposta della Commissione COM 2013 410 final, cit., a sua volta emendata dal Parlamento europeo nella posizione in prima lettura del 12 marzo 2014 (art. 2, par 37), è stata introdotta la nuova categoria dei «servizi di assistenza», che ricomprende i servizi CNS (comunicazione, navigazione e sorveglianza), MET (servizi meteorologici) e AIS (informazioni aeronautiche), come pure altri servizi e attività collegate alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a suppor-

to degli stessi. Resterebbero, quindi, fuori da questo genus solo i servizi di traffico aereo. A sua volta l'art. 10, par. 1, della proposta della Commissione, come modificata dal Parlamento europeo, proprio con riguardo alla fornitura dei servizi di assistenza prevede che «In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che non vi siano ostacoli legali per i fornitori di servizi di assistenza che ne pregiudichino la capacità di competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti». Non mi sembra, tuttavia, che questa disposizione, ove definitivamente approvata, possa valere di per sé sola a prefigurare un regime di liberalizzazione per i servizi in questione, ma sia piuttosto una specificazione del principio di non discriminazione.

interventi

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DELL'ARMATORE PER I CREDITI MARITTIMI: STATO DELLA NORMATIVA E PROFILI INTERPRETATIVI

ALFREDO ANTONINI

Legislative Decree June 28, 2012, No. 111 has given rise to serious doubts as to the interpretation of the regime of limitation of shipowner's liability in force in Italy. A sober interpretation of the same allows to consider that the limitation regime laid down by the Code of Navigation has to be applied to ships of gross tonnage of less than 300 tons, and that the regime provided for by the said Legislative Decree – compliant (except for some divergences in certain aspects) to that introduced by the London Convention of 19 November 1976, in force internationally but not in Italy – applies to those of gross tonnage of 300 tons or more.

SOMMARIO — 1. La limitazione della responsabilità dell'armatore — 2. La situazione normativa in Italia dopo il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111 — 3. Il sistema normativo vigente — 4. Profili problematici del d.lg. 28 giugno 2012 n. 111 — 5. L'attuazione della limitazione e la costituzione di un fondo — 6. Esigenza di ratifica della LLMC e del suo protocollo modificativo.

1. *La limitazione della responsabilità dell'armatore* — Il carattere limitato della responsabilità dell'armatore per i criteri marittimi costituisce un principio tradizionale e storicamente assai risalente, riconosciuto in ogni ordinamento statale, a tutela dell'industria armatoriale, considerata essenziale per l'economia e per il progresso del paese ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Il presente saggio costituisce la rielaborazione e l'implementazione delle *Considerazioni conclusive* rassegnate all'esito della Tavola Rotonda organizzata in Genova il 25 giugno 2018 dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo in concomitanza con l'assemblea annuale. Alla Tavola Rotonda, coordinata da Alfredo Antonini, hanno partecipato: Andrea Berlingieri, Sergio M. Carbone, Michele M. Comenale Pinto, Giacomo Gavarone, Pietro Palandri, Vittorio Porzio, Elisabetta G. Rosafio, Francesco Siccardi, Stefano Zunarelli. Quanto riportato nel presente saggio, che tiene conto

Esso, come noto, affonda le proprie radici nell'evenienza che la nave costituiva l'unico bene certamente aggredibile dai creditori per il soddisfacimento dei propri crediti concernenti la spedizione marittima, dei quali la nave era considerata rispondere direttamente, anche a prescindere dalla precisa individuazione del soggetto debitore: sono significative, in tal senso, l'*actio in rem* propria degli ordinamenti di *common law* e l'evenienza che la

dell'ampia condivisione avutasi fra i Relatori circa la gran parte degli aspetti problematici dell'argomento e con riferimento alle possibili soluzioni, costituisce espressione dell'opinione personale dell'Autore. I temi trattati dai Relatori sono stati: «Stato della normativa internazionale uniforme, europea e nazionale»; «La *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)* e il *1996 LLMC Protocol*: ambito di applicazione e criteri di determinazione della giurisdizione, anche in relazione alle norme europee e statali»; «La *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)* e il *1996 LLMC Protocol*: un sistema *self executing*?»; «La disciplina normativa italiana sulla limitazione dopo il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111»; «Le regole processuali relative all'attuazione della limitazione e la costituzione del fondo»; «Il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111 e i profili assicurativi (ambito di applicazione, crediti ammessi, crediti esclusi)». Fra i saggi e le note dottrinali riferiti all'argomento, cfr. F. BERLINGIERI, *Nota* a Tribunale di Nola 14 febbraio 2017, in *Dir. mar.*, 2018, 178; M. LOPEZ DE GONZALO, *Nota* a Tribunale di Nola 14 febbraio 2017, in *Dir. mar.*, 2018, 179; M.M. COMENALE PINTO, *Nota* a Tribunale di Nola 16 febbraio 2017 n. 381, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 387; M. SANNINO, *Un'inedita (e non condivisibile) pronuncia del tribunale di Nola sull'applicazione analogica dell'art. 275 c. nav.* (nota a Tribunale di Nola 16 febbraio 2017 n. 381), in *Dir. mar.*, 2018, 180; A. CLARONI, *Il d.lgs 28 giugno 2012 n. 111 «attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi», una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1033; F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d.lgs 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, in *Dir. mar.*, 2012, 966; F. BERLINGIERI, *Ancora sulla asserita introduzione nel diritto italiano delle norme della Convenzione LLMC*, in *Dir. mar.*, 2016, 816; F. BERLINGIERI, *La disciplina della limitazione della responsabilità in base alla convenzione LLMC 1976*, in *Dir. mar.*, 2017, 318; F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore tra limitazione e assicurazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Quaderni della Rivista di diritto dei trasporti e degli scambi internazionali*, Napoli, 2018; V. PORZIO, *La limitazione della responsabilità dell'armatore alla luce dell'attuale normativa*, in *Marine aviation & transport insurance review*, anno IX, n. 1, 7, sito http://www.ania.it/export/sites/default/it/pubblicazioni/collanaperiodiche/marinetransport/mat-review_jan_uary-2019.pdf; A. ZAMPONE, *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Treccani online*, http://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazione-e-responsabilita-dellarmatore_%28Il-libro-dell%27ann_o-del-Diritto%29/; E.G. ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo*, in *Riv. dir. mar.*, 2019, 27. Sulla limitazione della responsabilità armatoriale nella navigazione da diporto, cfr. M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, in *Dir. mar.*, 2018, 545 ss. (soprattutto par. 3).

notifica dell'atto introduttivo del giudizio avvenisse inchiodando lo stesso all'albero di maestra della nave.

All'armatore era consentito di liberarsi dei propri debiti abbandonando la nave ai creditori: è questa la forma più antica e rudimentale assunta dalla limitazione della responsabilità armatoriale.

Nel nostro ordinamento, il codice della navigazione delinea un sistema di limitazione del complesso dei debiti dell'armatore relativi ad un medesimo viaggio, ricollegandolo al valore della nave in relazione alla quale la responsabilità patrimoniale è impegnata e imponendo al medesimo, per avvalersi della limitazione, di depositare la somma limite, sulla quale si apre il concorso dei creditori (art. 275-277 ss. c. nav. e, per la parte processuale, art. 620-641 c. nav.)⁽²⁾. La convenzione di Londra del 19 novembre 1976 sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi (LLMC), modificata dal protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (LLMC Protocol), sottopone a limitazione il complesso dei debiti che l'armatore contrae in relazione a un singolo evento (crediti marittimi) e fissa il limite in relazione al tonnellaggio della nave; anch'essa prevede il deposito della somma limite, o alternativamente il rilascio di una garanzia (art. 11 conv.).

La convenzione, in vigore a livello internazionale, non lo è in Italia, nonostante il fatto che la legge 23 dicembre 2009, n. 201 ne abbia autorizzato la ratifica e abbia previsto l'emanazione di decreti attuativi, riferiti soprattutto agli aspetti processuali; infatti, non è stato mai depositato lo strumento di ratifica, né sono mai stati emanati i decreti suddetti.

Pertanto, sino al recente mutamento del quadro normativo realizzato con l'intervento di cui dirò subito appresso, in Italia la limitazione della responsabilità armatoriale era retta dal codice della navigazione, ogni qual volta, sulla base della normativa di diritto internazionale privato (art. 7 c. nav., che richiama la legge della nazionalità della nave), fosse applicabile la legge italiana.

Sul piano sistematico, non vi è consenso generalizzato sul fatto che la limitazione, prevista dal codice della navigazione, integri un'ipotesi di limitazione della responsabilità, o di limitazione del debito.

(2) La somma limite, pari al valore della nave nel momento in cui la limitazione è richiesta, non può essere comunque inferiore al quinto né superiore ai due quinti del valore della stessa all'inizio del viaggio (art. 276 c. nav.). Essa deve essere depositata nelle modalità e nei termini indicati dall'art. 629 c. nav. Sono soggetti a limitazione i crediti relativi a un medesimo viaggio (art. 275, comma 1, c. nav.), i quali concorrono sulla somma limite secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro credito (art. 275, comma 2, c. nav.); non sono soggette a limitazione le obbligazioni derivanti da dolo o colpa grave dell'armatore (art. 275, comma 1, c. nav.).

La prima (limitazione della responsabilità) costituisce una deroga rispetto alla regola generale della responsabilità illimitata, ossia con tutti i beni presenti e futuri, del debitore per le proprie obbligazioni (art. 2740 c.c.), realizzata con l'indicazione, da parte di specifiche disposizioni di leggi riferite a istituti determinati, di quelli, fra i beni del debitore, con cui questi risponde di tutti i suoi debiti o di alcuni di essi; ne costituiscono esempio il fondo patrimoniale (art. 167 ss. c.c.), il patrimonio destinato ad uno specifico affare (art. 2447-bis ss. c.c.), i proventi relativi alla singola cartolarizzazione dei crediti (art. 3 l. 30 aprile 1999, n. 130), ecc.

La seconda (limitazione del debito) costituisce il contenimento, realizzato dalla legge, dell'entità di uno o più debiti determinati, dei quali viene fissato l'ammontare massimo, fermo restando che dell'adempimento degli stessi il debitore è illimitatamente responsabile, ossia risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri; il solo caso regolato dal codice civile è quello relativo all'albergatore e agli imprenditori ad esso assimilati, per i danni o le perdite alle cose portate dal cliente in albergo (art. 1783 c.c.); casi significativi riguardano il diritto dei trasporti, e, fra di essi, la limitazione del debito del vettore per il risarcimento del danno riferito alla perdita o all'avaria delle merci trasportate (oltre che per la perdita o il danno del bagaglio e per il ritardo), che è contenuto entro un ammontare massimo predeterminato, generalmente legato al peso del bene perduto o danneggiato (art. 1696, comma 2, c.c. e specifiche disposizioni del codice della navigazione e delle convenzioni internazionali relative ai trasporti marittimo, aereo, ferroviario, stradale).

Militano decisamente nel senso che la limitazione, di cui beneficia l'armatore, sia una limitazione della responsabilità, e non del debito, due evenienze: la prima, che la limitazione riguarda non singoli debiti, ma il complesso dei debiti relativi a un medesimo viaggio (così la normativa italiana) o riferiti ad un medesimo evento (così quella internazionale uniforme); la seconda, che per fruire del beneficio l'armatore, nell'ambito di un procedimento giurisdizionale da lui avviato, deve depositare la somma limite (o in alternativa, nel sistema internazionale uniforme, rilasciare una cauzione di pari ammontare), la quale risulta destinata al soddisfacimento dei crediti sottoposti a limitazione, e di essi soltanto.

2. *La situazione normativa in Italia dopo il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111* — Il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111, attuativo della direttiva 2009/20/CE, ha introdotto l'assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi soggetti alle limitazioni della convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (art. 4 e 5).

Nel decreto tale convenzione risulta menzionata come se fosse considerata vigente, pur non essendolo; il suo contenuto, mai oggetto di rinvio recettizio, è stato per molti aspetti trasposto all'interno dello stesso.

In tal modo, il decreto, avendo la (apparente) funzione di fissare i massimali minimi per l'assicurazione della responsabilità armatoriale così come regolata dalla convenzione, viene (nella sostanza) ad assolvere la duplice funzione di determinare i limiti generali della responsabilità armatoriale discendente da un unico evento, anzitutto, e di stabilire i massimali assicurativi della stessa, poi.

Il medesimo elenca nell'art. 4 i crediti cui si riferisce l'assicurazione obbligatoria e all'art. 5 quelli esclusi da essa; l'elencazione corrisponde a quella rispettivamente contenuta negli artt. 2 e 3 della convenzione.

Esso, separatamente per i crediti relativi ai danni alla persona del passeggero (art. 8) e per tutti gli altri crediti (art. 7), determina i limiti generali della responsabilità armatoriale discendenti da un medesimo evento, in misura esattamente uguale a quella stabilita dalla convenzione.

Lo stesso inoltre, a differenza della convenzione, non contiene la previsione che la limitazione di cui agli art. 7 e 8 si applica ai soli crediti indicati nell'art. 4 e con le esclusioni previste dall'art. 5, assegnando ad essa apparente carattere generale.

Il decreto infine, modificando l'art. 275 c. nav., restringe alle navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate il regime limitativo della responsabilità fissato dal codice stesso (art. 12).

Si è sostenuto che il decreto in questione si sia limitato a stabilire l'assicurazione obbligatoria della responsabilità per i crediti marittimi, senza introdurre un regime limitativo della stessa, dal quale il legislatore, privo della consapevolezza della mancata vigenza in Italia della convenzione, evidentemente presupponeva la vigenza; e si è considerato che l'indicazione dei crediti marittimi soggetti alla limitazione e di quelli dalla stessa esclusi, di cui agli art. 5 e 4 del decreto, avrebbe avuto il mero fine di fissare i massimali assicurativi della responsabilità (art. 6, comma 3, d.lg. cit.).

Ritengo corretto l'orientamento prevalente, che beneficia dell'argomento letterale desumibile dal tenore testuale del decreto, il quale, nei citt. artt. 7 e 8, espressamente si riferisce ai limiti generali della responsabilità armatoriale discendente da un medesimo evento.

Interpreto pertanto tale atto normativo nel senso che esso, per un verso, introduce il regime della limitazione della responsabilità armatoriale in maniera tendenzialmente (ancorché non integralmente) coincidente con quello vigente a livello internazionale uniforme, e, per altro verso, fissa l'obbligo assicurativo e i massimali minimi.

Assume coerenza, alla luce di tale interpretazione, l'art. 12 del decreto, il quale restringe l'ambito applicativo della normativa del codice della navigazione, concernente la limitazione della responsabilità armatoriale, alle sole navi (di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate) non contemplate nel decreto: tale restrizione può rinvenire la propria giustificazione soltanto nel fatto che, per le navi di stazza lorda pari o superiore a quella suindicata, il regime normativo della limitazione è quello stabilito dal decreto stesso, in conformità alla normativa internazionale uniforme.

3. *Il sistema normativo vigente* — Superando le incertezze del decreto, sopra richiamate, ritengo — in una interpretazione del sistema armoniosa e conforme alle intenzioni del legislatore, il quale di certo, con l'art. 12 dello stesso, non ha voluto reintrodurre la responsabilità piena, anziché limitata, degli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate — di poter affermare che il sistema limitativo, oggi vigente in Italia, è il seguente:

— in favore degli armatori di navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate: quello previsto dal codice della navigazione;

— in favore degli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate: quello previsto dagli art. 7 e 8 del d.lg. 28 giugno 2012, n. 111.

Quest'ultima affermazione espone il decreto alla possibile — ancorché non probabile — censura di illegittimità costituzionale per eccesso di delega degli art. 7, 8 e 12, posto che la delega, contenuta nella legge comunitaria 2010 (art. 18 l. 15 dicembre 2011, n. 217), ha avuto ad oggetto la sola materia assicurativa e non anche la modifica del regime limitativo della responsabilità.

Tuttavia, l'eventuale declaratoria di illegittimità costituzionale riporterebbe ad unità il sistema, poiché, coinvolgendo l'art. 12 oltre agli artt. 7 e 8 del decreto, determinerebbe l'effetto di riespandere la disciplina dell'art. 275 c. nav. a tutte le navi, a prescindere dal tonnellaggio, come nel suo testo originario.

Il suddetto sistema limitativo, diversificato a seconda della stazza lorda della nave, trova applicazione anche alla unità da diporto (art. 24-bis c. dip.).

4. *Profili problematici del d.lg. 28 giugno 2012 n. 111* — Il decreto suscita notevoli profili problematici e di mancato coordinamento sia con le disposizioni sostanziali della convenzione, che con quelle processuali della stessa e del codice della navigazione; essi possono ricomporsi, a mio avviso, nei termini appresso indicati.

a. Agli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate si applica il regime del decreto, che questo ha ricavato da quello della convenzione, ancorché in maniera non del tutto coincidente.

L'interpretazione del decreto deve avvenire, per quanto possibile, in armonia con le disposizioni della convenzione, pur non vigente in Italia, per le molteplici considerazioni che il legislatore, con la legge di autorizzazione alla ratifica della stessa, l'ha ritenuta conforme agli interessi dello Stato, che il medesimo l'ha richiamata nelle premesse del decreto, che essa costituisce a sua volta l'antecedente della direttiva europea attuata con il decreto e che quest'ultimo realizza compiutamente l'assetto di interessi dell'industria armatoriale e del complesso dei creditori potenziali della stessa ritenuto congruo, conveniente e opportuno a livello internazionale.

b. Il decreto sembra assegnare carattere generale alle limitazioni previste dagli art. 7 e 8, ossia valevole per tutti crediti sorti nei confronti dell'armatore.

Infatti, se intesa alla lettera, l'enumerazione dei crediti marittimi effettuata nell'art. 4 e l'esclusione di quelli menzionati nell'art. 5 testualmente appaiono riferibili ai soli profili assicurativi e non a quelli limitativi della responsabilità.

Tuttavia, l'esigenza di interpretazione del decreto in conformità alla convenzione, sopra indicata, induce a riferire le previsioni degli art. 7 e 8 ai soli crediti indicati dall'art. 4 e con l'esclusione di quelli indicati dall'art. 5, così delineando un sistema dei crediti oggetto di limitazione corrispondente a quello vigente a livello internazionale.

Pertanto, sono soggetti a limitazione i soli crediti di cui all'art. 4 e ne sono esclusi quelli di cui all'art. 5.

c. Ai sensi della convenzione, beneficiano della limitazione l'armatore (*shipowner*) e il soccorritore; nella nozione di armatore sono ricompresi il proprietario, il *time charterer*, il *manager* e l'*operator* (art. 1).

Il decreto, invece, riferisce la limitazione all'armatore (art. 2, comma 1, lett. b concernente la definizione di armatore e art. 7, comma 1 concernente i limiti generali della responsabilità), e, con riferimento ai crediti dei passeggeri, al proprietario (art. 8, comma 1), astenendosi dal menzionare gli altri soggetti sopra indicati.

Per questo aspetto, pertanto, sussiste una incisiva differenza fra il regime vigente in Italia e quello internazionalmente uniforme, perché nel secondo, a differenza del primo, fruiscono del beneficio in esame anche i soggetti, ulteriori rispetto all'armatore, sopra menzionati.

d. Costituisce principio generale, cui è orientata in linea di massima ogni disposizione normativa che introduce limiti risarcitori (qualificabili

come limitazioni di debito) e limitazioni di responsabilità, quello per il quale il debitore deve dimostrarsi meritevole del beneficio del limite.

La meritevolezza viene meno, e il debitore conseguentemente decade dal beneficio, in presenza di comportamenti del medesimo inescusabili, ossia caratterizzati dal dolo, oppure dalla colpa di grado elevato; quest'ultima nel sistema internazionale uniforme è identificata nella *wilful misconduct* (colpa temeraria e con previsione dell'evento), mentre nei sistemi di *civil law* è individuata nella colpa grave.

La convenzione prevede la decadenza dell'armatore (e degli altri soggetti sopra indicati) dal beneficio della limitazione della responsabilità nei casi di dolo e di *wilful misconduct* (art. 4).

Analoga previsione non è contenuta nel decreto, il cui regime deve pertanto intendersi nel senso che l'armatore fruisce del beneficio della limitazione della responsabilità in ogni caso, ancorché il suo comportamento sia caratterizzato da dolo o da colpa grave.

È vero che il principio della decadenza del debitore dal beneficio del limite per dolo o colpa ad esso equiparata non è assoluto, come dimostra il caso del vettore aereo nel trasporto di merci, nel quale non è prevista alcuna forma di decadenza (art. 22, comma 3, conv. di Montreal del 28 maggio 1999); ma è vero altresì che il discostamento da tale principio deve corrispondere a un criterio logico-giuridico che lo giustifichi, come è nel caso appena riferito, caratterizzato da un regime particolarmente rigoroso, perché oggettivo, di responsabilità del debitore, cui la mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite funge da sostanziale bilanciamento.

Ed è pure vero che è consentito desumere dal sistema la decadenza del vettore nel caso di dolo diretto (*exceptio doli generalis*, secondo l'antico brocardo *fraus omnia corrumpit*), ossia di comportamento del debitore intenzionalmente rivolto alla produzione di un danno: in questi esatti termini si è espressa, oramai vari decenni addietro, la Corte di Cassazione a proposito del regime limitativo previsto dal codice della navigazione per i danni alle cose trasportate via mare, in assenza di disposizioni legislative che prevedessero ipotesi di decadenza ⁽³⁾.

Ed è vero, infine, che la decadenza non può essere ricavata dalla regola generale dell'ordinamento che sanziona con la nullità le disposizioni contrattuali che stabiliscono limitazioni di responsabilità del debitore per i casi di dolo o colpa grave (art. 1229 c.c.), poiché tale sanzione di nullità si riferisce ai limiti contrattuali, mentre quelli in esame sono limiti aventi fonte legale.

⁽³⁾ Cass. civ., sez. I, 27 aprile 1984 n. 2643, in *Dir. mar.*, 1984, 864 ss.

Ma è da tenere presente che — seppur con riferimento ad una ipotesi di limitazione di debito (quella del vettore nel trasporto marittimo di merci), anziché di limitazione di responsabilità (quale è quella in esame) — la Corte Costituzionale, operando un parallelismo con il regime allora vigente nel trasporto aereo di cose, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav. per ingiustificata diversità di trattamento, nella parte in cui non prevede la decadenza del vettore dal beneficio nei casi di dolo e di colpa grave⁴.

Nei sensi appena indicati, l'armonia del sistema (anche rispetto a quello vigente a livello internazionale) potrebbe essere ripristinata dalla Corte Costituzionale, con la declaratoria di incostituzionalità degli art. 7 e 8 del decreto, per disparità di trattamento rispetto al regime riferito agli armatori di navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate, nella parte in cui non prevede la decadenza dell'armatore dal beneficio della limitazione nei casi di dolo e di colpa grave.

5. *L'attuazione della limitazione e la costituzione di un fondo* — L'attuazione della limitazione della responsabilità in favore degli armatori di navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate avviene attraverso il procedimento speciale previsto dal codice della navigazione (art. 620 ss. c. nav.).

Tale procedimento, il cui avvio ad opera dell'armatore è caratterizzato da stretti termini decadenziali decorrenti dall'evento, ha carattere concorsuale: la massa attiva è data dalla somma limite, determinata sulla base dei criteri previsti dalla legge, che l'armatore è tenuto a depositare; la massa passiva è determinata dai crediti soggetti a limitazione, che i singoli creditori dichiarano in sede giurisdizionale e la cui valutazione di ammissibilità viene effettuata ad opera del giudice designato alla trattazione del procedimento; la soddisfazione dei creditori avviene nel rispetto della cause di prelazione e nei limiti della massa attiva.

La convenzione, pur non istituendo e disciplinando un procedimento specifico per l'attuazione della limitazione da essa stabilita, rinvia al riguardo alle singole legislazioni nazionali, delineando i criteri direttivi del medesimo, consistenti nel concorso fra i creditori, nel controllo giurisdizionale e nella messa a disposizione della somma limite ad opera del debitore in denaro o tramite garanzia.

Ci si chiede quali possano essere le modalità di attuazione della limitazione della responsabilità armatoriale per gli armatori di navi di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate.

(⁴) C. Cost. 26 maggio 2005, n. 199.

Il decreto, che l'ha introdotta sul piano sostanziale, non prevede infatti alcuna disposizione processuale concernente l'attuazione.

Non sembra dubbio che la limitazione non possa essere affidata alla singola iniziativa dei creditori, cui l'armatore possa opporre la limitazione allorquando l'ammontare totale dei crediti azionati nei suoi confronti superi quello massimo previsto dal decreto; la limitazione deve infatti, per sua stessa essenza, attuarsi mediante la costituzione di un fondo e la sua distribuzione fra i creditori secondo i principi della concorsualità e sotto il controllo di un giudice.

Potrebbe applicarsi, anzitutto, il procedimento regolato dall'art. 620 ss. c. nav. Esso, infatti, è testualmente riferito alla attuazione della «*limitazione del debito dell'armatore*» (così il titolo IV del libro IV della parte I del codice della navigazione), senza ulteriori precisazioni (art. 620 c. nav.) e senza il rinvio alle disposizioni del codice della navigazione (art. 275-277) che la regolano sul piano sostanziale; sicché, la genericità del riferimento può consentire l'applicazione di questo procedimento ad ogni ipotesi di limitazione di responsabilità armatoriale, sia quella prevista dal codice della navigazione (per navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate), che quella prevista dal decreto (per navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate).

L'applicazione del procedimento, di cui agli art. 620 ss. c. nav., dovrebbe avvenire tra l'altro con opportuni adattamenti interpretativi, dovendosi sostituire il riferimento al viaggio, che caratterizza il sistema limitativo del codice della navigazione, con quello all'evento, proprio della convenzione e del decreto, e dovendosi reimpostare i criteri di calcolo della somma limite, rapportandoli alla stazza della nave anziché al valore della medesima.

Oppure, potrebbe farsi ricorso alla analogia interna nell'ambito del diritto della navigazione, applicandosi alla limitazione della responsabilità armatoriale riferita alle navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate il procedimento che gli art. 1041 ss. c. nav. regolano con riferimento alla limitazione del debito (o, meglio, della responsabilità) dell'esercente aereo.

Profili di analogia sono rinvenibili in almeno due evenienze: che nel caso dell'esercente aereo, come in quello dell'armatore, la limitazione è prevista in relazione al tonnellaggio del mezzo nautico (aeromobile, nave); che in entrambi i casi si tratta di una limitazione di responsabilità (anziché del debito), essendo necessario il deposito della somma limite sulla quale si realizza il concorso dei creditori.

Ricordiamo, ai fini di una visione globale delle forme di attuazione delle limitazioni previste dalla normativa vigente a livello internazionale nel campo della navigazione, che la convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 (e successive modifiche) sulla responsabilità civile per i danni derivanti da

inquinamento da idrocarburi (CLC) prevede un procedimento concorsuale, regolato dalla legge di ciascuno degli Stati aderenti, avanti all'autorità giudiziaria, comportante l'ammissione dei crediti da parte del giudice e il deposito della somma limite da parte del debitore; importanti soluzioni interpretative e integrative sono state date al procedimento in parola, pur in difetto di una normativa di attuazione che facesse applicazione analitica delle regole generali fissate dalla convenzione, dalla giurisprudenza italiana nei casi in cui si è dovuto dare attuazione a tale limitazione.

Che l'attuazione della limitazione in parola debba essere affidata ad un procedimento concorsuale, d'altronde, è desumibile dall'art. 3, comma 2, della già citata l. 23 dicembre 2009, n. 201, circa la (non realizzata) adesione alla LLMC, contenente le norme di delega per la introduzione di una procedura concorsuale; il termine per l'esercizio della delega è inutilmente spirato, ma il tenore testuale e la *ratio* normativa della stessa consentono di considerare affermata l'esigenza di una adeguata procedimentalizzazione in senso concorsuale delle modalità attuative del beneficio.

La giurisdizione italiana può essere radicata in virtù dell'applicazione degli artt. 9 e 7.5 del Reg. (UE) 12 novembre 2012, n. 1215, sulla competenza giurisdizionale.

6. *Esigenza di ratifica della LLMC e del suo protocollo modificativo* — Le difficoltà interpretative sopra rilevate e i profili problematici correlatamente evidenziati inducono a ritenere necessario, al fine di dotare di adeguata certezza il regime vigente (al di là della possibilità di sua applicazione immediata, in virtù dell'interpretazione sopra profilata della normativa attuale del nostro ordinamento), che il Governo e il Parlamento della Repubblica, secondo le rispettive competenze, tenuto conto degli interessi dell'armamento italiano e della comunità tutta degli operatori del campo marittimo e dei trasporti, oltre che degli assicuratori, vogliano:

— portare a termine la procedura di adesione alla LLMC già autorizzata per legge;

— adottare le specifiche norme attuative per la costituzione e il funzionamento del fondo per la realizzazione della limitazione della responsabilità armatoriale e la soddisfazione dei crediti marittimi;

— introdurre, conseguentemente, le opportune modifiche di coordinamento degli artt. 7 e 8 del d.lg. 111/2012 con le norme di nuova adozione;

— rivedere l'art. 24-*bis* del codice della nautica da diporto sulla figura dell'armatore nel diporto nautico e sul sistema limitativo della sua responsabilità, in considerazione anche del diverso regime assicurativo vigente.

Coerentemente, all'esito dei lavori congressuali, il Consiglio Direttivo dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo — tenendo conto sia delle argomentazioni offerte e delle opinioni manifestate dai relatori, che di quelle anche successivamente espresse dagli studiosi della materia e dagli operatori, nonché considerando l'esigenza di tutela della nostra industria armatoriale nello scenario competitivo internazionale, evitando per essa il rischio che, in un'interpretazione inadeguata della normativa vigente, sia negata la sussistenza del beneficio della limitazione della responsabilità agli armatori di navi di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate — ha approvato il *Documento conclusivo* qui di seguito riportato, del quale ha auspicato la massima diffusione.

«Nell'ambito della propria attività associativa l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo ha organizzato il Convegno La responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili evolutivi, tenutosi a Genova il 25 giugno 2018.

Su tale responsabilità il codice della navigazione delinea un sistema di limitazione dei debiti dell'armatore relativi ad un medesimo viaggio, ricollegandolo al valore della nave in relazione alla quale la responsabilità patrimoniale è impegnata e imponendo al medesimo, per avvalersi della limitazione, di depositare la somma limite, sulla quale si apre il concorso dei creditori (art. 275 ss. e art. 620 ss. c. nav.).

In ambito uniforme la Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi (LLMC), modificata dal Protocollo di Londra del 1996, sottopone a limite il complesso dei debiti sorti in relazione a un singolo evento (crediti marittimi), che fissa in relazione al tonnellaggio della nave, prevedendo il deposito della somma limite o, alternativamente, il rilascio di una garanzia.

La LLMC, in vigore in numerosi Paesi con rilevante tradizione marittima e flotte di consistente tonnellaggio, non lo è compiutamente in Italia, difettando il deposito dello strumento di ratifica, peraltro autorizzata dalla legge 23 dicembre 2009, n. 201, che, autorizzandone l'adesione, prevede anche l'emanazione di decreti necessari per assicurarne l'applicazione.

Nella materia è peraltro intervenuto il Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111, attuativo della Direttiva 2009/20/CE sulla assicurazione obbligatoria per i crediti marittimi soggetti alle limitazioni della LLMC che, mentre restringe l'applicazione delle norme del codice della navigazione alle navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate, non è di agevole interpretazione quanto alla effettiva disciplina della limitazione della responsabilità per i crediti marittimi nel nostro Paese e alle modalità di sua attuazione.

L'Associazione Italiana di Diritto Marittimo auspica pertanto che il Governo e il Parlamento della Repubblica, secondo le rispettive competenze, nell'in-

teresse dell'armamento italiano, dei suoi assicuratori e di tutti gli operatori marittimi e dei trasporti, voglia continuare a dar corso agli adempimenti di competenza per il completamento dell'iter di adesione alla LLMC e al suo Protocollo del 1996, già autorizzata con la Legge 23 Dicembre 2009 n. 201, adottando al contempo le norme attuative per la costituzione, il funzionamento e la distribuzione del fondo per la soddisfazione dei crediti marittimi sorgenti dall'esercizio della nave soggetti a limitazione della responsabilità».

LA SPECIFICITÀ DELLA NOZIONE DI «VETTORE OPERATIVO» NEL REG. (CE) 261/2004

ROCCO LOBIANCO

In the field of air transport, conventional legislation recognizes two carrier figures: the contractual carrier, who concludes the contract with the passenger or consignor, and the actual carrier, who performs the transport service beyond any contractual relationship with the passenger or consignor. If this is the current distinction on the level of Convention, there seems to be a new and different notion of actual carrier according to CE Reg. 261/2004.

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. Le nozioni di vettore contrattuale e di vettore di fatto: dalla Convenzione di Guadalajara alla Convenzione di Montreal — 3. La portata del reg. (CE) n. 261/2004 — 4. Conclusioni.

1. *Premessa* — Le riflessioni di cui al presente intervento traggono spunto dalla recente pronuncia della Corte di Giustizia UE, sez. III, 4 luglio 2018, n. 532 ⁽¹⁾, che ha affrontato il tema della responsabilità del vettore aereo operativo in ragione del ritardo di arrivo a destinazione subito da alcuni passeggeri.

La stessa ripropone, seppur da un angolo visuale differente da quello consueto (responsabilità del vettore per danni al carico ovvero per morte o lesioni ai passeggeri), e agli effetti di una specifica normativa concernente tematiche particolari (reg. (CE) n. 261/2004 relativo a negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza), la rilevante questione dell'individuazione del soggetto qualificabile come vettore di fatto, in presenza di un contratto di *wet lease* tra due compagnie aeree.

Il tema merita un approfondimento.

2. *Le nozioni di vettore contrattuale e di vettore di fatto: dalla Convenzione di Guadalajara alla Convenzione di Montreal* — La prima definizione norma-

⁽¹⁾ La pronuncia è stata pubblicata in *Dir. trasp.* 2018, 771 e ss., con nota di G. RASI.

tiva di vettore di fatto si rinviene nella Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961, integrativa della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 ⁽²⁾: invero, all'indomani della sottoscrizione della Convenzione di Varsavia, si era avvertita nella prassi dei traffici aerei l'esigenza di regolare la materia del trasporto aereo internazionale nel caso in cui un soggetto, pur non essendo parte del contratto di trasporto, esegua tutta o parte della prestazione di trasporto dedotta nel contratto.

Ed è così che la Convenzione di Guadalajara, sin dall'*incipit* del proprio testo, stabilisce la precisa distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto.

Come evidenziato dall'art. 1 della normativa, il discrimine tra le due figure è il contratto di trasporto, nel senso che è vettore contrattuale («*transporteur contractuel*» o «*contracting carrier*» o «*transportista contractual*») il soggetto parte del contratto di trasporto concluso con un viaggiatore o un mittente, o altro soggetto facente le veci di questi ultimi; diversamente, è vettore di fatto («*transporteur de fait*» o «*actual carrier*» o «*transportista de hecho*») ⁽³⁾ il soggetto diverso dal vettore contrattuale, il quale, su autorizzazione dello stesso ⁽⁴⁾, esegue in tutto o in parte il trasporto relativo al contratto concluso dal vettore contrattuale.

⁽²⁾ In dottrina, sulla Convenzione di Varsavia del 1929 e sulla successiva evoluzione normativa, segnaliamo, senza pretesa di esaustività, ad esempio: G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore. Contracting carrier and actual carrier*, Milano, 1987; P. GIRARDI, *Vettore contrattuale e vettore di fatto: chi risponde dei danni nel trasporto aereo?*, in *Dir. trasp.* 1999, 537; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.* 2000, 615; M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.* 2000, 798; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.* 2002, 67; L. PIERALLINI, *Il nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2002, 699; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 581; L. TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 599; E. ROSAFIO, *Problemi applicativi a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale*, in *Dir. tur.*, 2004, 32; A. LEFEBVRE-D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XIV ed., Milano, 2016.

⁽³⁾ Si riportano le locuzioni delle tre lingue ufficiali della Convenzione (inglese, francese e spagnolo), con la precisazione che, in caso di divergenza, prevale il testo francese, in quanto lingua della Convenzione di Varsavia.

⁽⁴⁾ Con riferimento all'autorizzazione, la definizione di vettore di fatto fornita dalla Convenzione di Guadalajara precisa che detta autorizzazione è assistita da presunzione semplice, nel senso che essa si presume fino a prova contraria.

Inoltre, come previsto dall'art. 1 della Convenzione, perché possa parlarsi di vettore di fatto, egli non deve porsi, rispetto al vettore contrattuale, quale vettore successivo: in tal caso, infatti, vi è un unico trasporto, all'interno del quale sono riconducibili più contratti di trasporto, talché il vettore successivo è pur sempre un vettore contrattuale.

Dopo aver posto la distinzione tra le figura del vettore contrattuale e del vettore di fatto, la Convenzione si premura di precisare che nelle ipotesi in cui il vettore di fatto svolga, in tutto o in parte, un trasporto aereo internazionale retto dalla Convenzione di Varsavia, le regole in questa contenute — ed in particolare quelle relative al regime di responsabilità del vettore per danni al carico, ovvero per morte o lesioni ai passeggeri — si estendono tanto al vettore contrattuale che ha originariamente concluso il contratto di trasporto, quanto al vettore di fatto: segnatamente, le prefate regole si applicano al vettore contrattuale in relazione all'intero trasporto oggetto del contratto concluso con il viaggiatore o con il mittente; per il vettore di fatto, invece, sussiste un limite di operatività, essendo la Convenzione di Varsavia applicabile alla sola parte di trasporto concretamente eseguita.

La portata della distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto si fa ancor più rilevante a seguito della sottoscrizione della Convenzione firmata a Montreal il 28 maggio 1999, adeguatrice della normativa sul trasporto aereo internazionale di cui alle Convenzioni di Varsavia e di Guadalajara ⁽⁵⁾: la Convenzione di Montreal, invero, dedica al tema l'intero capitolo V, rubricato per l'appunto «*Trasporto aereo effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale*».

A livello definitorio, la Convenzione di Montreal riprende il disposto della Convenzione di Guadalajara, ossia: è vettore contrattuale («*contracting carrier*» o «*transporteur contractuel*») colui che conclude in nome proprio un contratto di trasporto aereo con un passeggero o un mittente o con altro soggetto che agisce in nome e per conto di questi ultimi; è vettore di fatto («*actual carrier*» o «*transporteur de fait*») ⁽⁶⁾ colui che effettua, in tutto o in parte, il trasporto aereo, in forza dell'autorizzazione accordata dal vettore contrattuale ⁽⁷⁾, pur non costituendo vettore successivo.

⁽⁵⁾ In forza del richiamo operato dall'art. 945 c. nav., la Convenzione di Montreal si applica non solo al trasporto aereo internazionale, bensì anche a quello nazionale.

⁽⁶⁾ A differenza della Convenzione di Guadalajara, le lingue di pubblicazione del testo della Convenzione di Montreal sono inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo: tutti i testi fanno egualmente fede.

⁽⁷⁾ Così come nell'impianto della Convenzione di Guadalajara, anche per la Convenzione di Montreal l'autorizzazione si presume fino a prova contraria.

Quanto, poi, al regime di responsabilità facente capo ai due soggetti, l'art. 39 della Convenzione di Montreal stabilisce che, salvo disposizione contraria, allorché il vettore di fatto effettui, in tutto o in parte, un trasporto rilevante ai sensi della Convenzione medesima, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto soggiacciono alle disposizioni convenzionali, il primo in relazione all'intero trasporto dedotto nel contratto, ed il secondo per la parte di trasporto concretamente eseguita.

Il concetto è proprio anche del trasporto marittimo (art. 1, n. 1, lett. b) della Convenzione di Atene del 1974)⁽⁸⁾, del trasporto ferroviario (art. 3, n. 3, reg. (CE) n. 1371/2007)⁽⁹⁾, e del trasporto stradale a mezzo autobus (art. 3, lett. f), reg. (UE) n. 181/2011)⁽¹⁰⁾.

E dunque, nella distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto, gli elementi da prendere in considerazione sono due: per un verso l'esistenza o meno di un contratto tra vettore e passeggero/mittente; per altro verso l'individuazione del soggetto che concretamente svolge il trasferimento del passeggero o della merce.

3. *La portata del reg. (CE) n. 261/2004* — Dai lineamenti, affiorati all'esito della disamina che si è sinora condotta, pare tuttavia discostarsi il reg. (CE) n. 261/2004⁽¹¹⁾, normativa applicabile alla fattispecie sottoposta al vaglio della Corte di Giustizia UE nella recente sentenza menzionata in premessa.

⁽⁸⁾ La Convenzione di Atene utilizza la locuzione di «*performing carrier*»: ai sensi della Convenzione è vettore di fatto «*la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto*».

⁽⁹⁾ Il reg. (CE) n. 1371/2007 utilizza la diversa locuzione di «*substitute carrier*»: secondo quanto previsto dall'art. 3 n. 3, è vettore sostitutivo «*un'impresa ferroviaria che non ha concluso un contratto di trasporto con il passeggero ma alla quale l'impresa ferroviaria che è parte del contratto ha affidato l'effettuazione totale o parziale del trasporto per ferrovia*».

⁽¹⁰⁾ Anche nel trasporto stradale a mezzo autobus viene utilizzata la diversa locuzione di «*performing carrier*»: trattasi di «*una persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto*».

⁽¹¹⁾ Il regolamento istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato alla partenza, ed abroga la precedente disciplina di cui al reg. (CEE) n. 295/1991. La *ratio* di tutela del passeggero sottesa all'adozione del reg. (CE) n. 261/2004 ha ispirato altresì il legislatore europeo nell'ambito della navigazione marittima: il riferimento è al reg. (UE) 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.

Il regolamento, come noto, disciplina la responsabilità del vettore connessa alla cancellazione del volo⁽¹²⁾, al negato imbarco⁽¹³⁾ e al ritardo prolungato alla partenza⁽¹⁴⁾, introducendo nell'ordinamento un livello minimo di tutela⁽¹⁵⁾ per i passeggeri coinvolti negli anzidetti disagi⁽¹⁶⁾.

Detta tutela si sostanzia in taluni diritti riconosciuti al passeggero per il solo verificarsi dei casi di inadempimento di cui al regolamento, senza necessità di prova da parte del passeggero stesso, diritti raggruppabili in tre

(12) Ricorre l'ipotesi della cancellazione del volo allorquando vi è la «*mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto*» (art. 2, lett. l), reg. (CE) n. 261/2004).

(13) Con la locuzione negato imbarco si intende il caso in cui il vettore opponga il rifiuto a «*trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni*» previste per legge (prenotazione confermata e presentazione all'imbarco in orario), «*salvo se vi siano ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati*». L'ipotesi di negato imbarco più ricorrente nella prassi è il c.d. *overbooking*: trattasi di una politica commerciale adottata dai vettori aerei nella consapevolezza che taluni passeggeri non si presenteranno all'imbarco (c.d. *no-show*) e la sovrapprenotazione rimarrà priva di seguito; tuttavia, laddove ciò non si verifichi e tutti i passeggeri si presentino all'imbarco, alcuni di essi, volontariamente o meno, dovranno essere lasciati a terra (c.d. *bumping*).

(14) Il ritardo prolungato alla partenza «*si verifica quando l'aeromobile parte con un ritardo notevole rispetto all'orario programmato, provocando al passeggero un disagio diverso ed ulteriore rispetto a quello conseguente al ritardo all'arrivo*»: così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 260-261. Il reg. (CE) n. 261/2004 indica espressamente all'art. 6 quale sia il ritardo rilevante, rapportandolo al chilometraggio del volo da eseguire nel concreto.

(15) Ciò significa che il passeggero danneggiato oltre alle tutele accordate dal regolamento può fornire la prova di aver subito un danno ulteriore in seguito all'inadempimento del vettore aereo, chiedendo il correlato risarcimento (art. 12 reg. (CE) n. 261/2004).

(16) Sul reg. (CE) n. 261/2004, si segnalano, ad esempio: E. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.*, 2004, 205; L. MORELLO, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento CE n. 261/2004*, in *Contr. imp. Eur.*, 2004, 1273; M. DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005; M. FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di overbooking aereo*, in *Dir. com. sc. int.* 2005, 129; S. RUSCICA, *I diritti del passeggero in caso di overbooking aereo nella normativa comunitaria*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 2009; F. ROMEO, *Il contratto di viaggio - Tutele specifiche e risarcimento del danno*, Padova, 2011; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013; G. MURGOLO, *Commentario breve al Regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato*, Napoli, 2017.

categorie eterogenee: il diritto all'effettuazione del trasporto ⁽¹⁷⁾, il diritto all'assistenza ⁽¹⁸⁾, il diritto al ristoro economico, c.d. *compensation* ⁽¹⁹⁾, variamente modulato a seconda della lunghezza della tratta aerea.

Per quel che concerne l'ambito di operatività del reg. (CE) n. 261/2004, dalla lettura dei «considerando» prodromici alla disciplina in senso stretto delle fattispecie sopra evidenziate, emerge che il reg. (CE) n. 261/2004 trova applicazione a tutti i servizi di linea e non, inclusi i c.d. voli «tutto compreso»; a livello personale, valorizzando la posizione del soggetto che usufruisce della prestazione, il reg. (CE) n. 261/2004 si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese membro dell'Unione Europea, ovvero, se il vettore appartiene ad uno Stato dell'Unione Europea, anche ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo e diretti in un Paese membro; sempre a livello personale, ma in tal caso secondo l'angolo visuale del soggetto che esegue la prestazione di trasporto, la normativa europea si applica ai voli effettuati dal vettore mediante aeromobili di sua proprietà, ovvero presi a noleggio, con o senza equipaggio, o in qualsiasi altra forma, ed inoltre sia al vettore contrattuale che al vettore operativo ⁽²⁰⁾.

⁽¹⁷⁾ Rientra nell'alveo di questa categoria il diritto al rimborso del prezzo del biglietto, ovvero ad un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, oppure l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, o ancora l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale in una data successiva secondo il gradimento del passeggero; la destinazione finale può essere mutata, ed in tal caso il passeggero ha diritto alle spese di trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata originariamente effettuata la prenotazione (art. 8, reg. (CE) n. 261/2004). Nel caso di ritardo prolungato alla partenza, il diritto al rimborso del prezzo del biglietto sorge solo ove il ritardo sia superiore a cinque ore.

⁽¹⁸⁾ Il diritto all'assistenza comprende il diritto a pasti e bevande in relazione alla durata dell'attesa, alla eventuale sistemazione alberghiera, al trasporto tra l'aeroporto e la sistemazione alberghiera, a contatti mediante due telefonate o messaggi via fax, telefax o posta elettronica (art. 9, reg. (CE) n. 261/2004).

⁽¹⁹⁾ Sulla qualificazione giuridica della *compensation* la dottrina si è interrogata lungamente: una parte ha ritenuto che si tratti di un risarcimento del danno determinato forfettariamente, poiché discendente da un illecito contrattuale (così ad esempio A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 234); altra corrente ha escluso la natura risarcitoria «perché anch'esso [ndr il diritto alla compensation], come l'assistenza, prescinde dall'esistenza di un danno risarcibile» (così ad esempio L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 371 ss.). Secondo tale seconda impostazione si tratterebbe di una sorta di pena privata (*punitive damage*), il cui ammontare è prefissato *ex lege*.

⁽²⁰⁾ Rimangono esclusi dal campo di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 i passeggeri che viaggiano a titolo gratuito o che usufruiscono di particolari tariffe non accessibili alla generalità degli utenti (art. 3).

La definizione di «vettore operativo» viene esplicitata dalla medesima normativa, nella parte in cui stabilisce che è vettore operativo «*un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero*».

Nel rispetto di tale definizione, si evidenzia, allora, che gli elementi che consentono di qualificare un vettore come operativo ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 sono due: la prestazione che egli svolge o intende svolgere (*id est* compiere un volo), e la conclusione di un contratto di trasporto direttamente tra il vettore e il passeggero, ovvero tra il passeggero e un terzo, per conto del quale il vettore esegue il volo. Al fine di effettuare detta qualificazione, è allora irrilevante se la prenotazione rilasciata al passeggero riporti l'indicazione di chi è il vettore operativo.

Partendo dalla nozione di «volo», si osserva che il reg. (CE) n. 261/2004 non ne fornisce una definizione. Essa, tuttavia, può essere mutuata dal reg. (CE) n. 785/2004, relativo ai requisiti assicurativi minimi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, e segnatamente dall'art. 3, lett. d) della precitata normativa: ai sensi di tale disposizione, costituisce volo «*il periodo di trasporto dei passeggeri mediante aeromobile, inclusi imbarco e sbarco*». Ulteriore ausilio nella definizione del concetto di «volo» può, poi, rinvenirsi nella disciplina nazionale della responsabilità del vettore aereo per danni a terzi sulla superficie ⁽²¹⁾, richiamata anche in materia di urto fra aeromobili.

Quanto premesso in ordine alla individuazione del concetto di «volo» secondo le normative che variamente regolano la responsabilità del vettore, si osserva che dette definizioni sono implementate dai principi espressi dalla giurisprudenza europea.

Segnatamente, secondo l'orientamento invalso, nel concetto di «volo» rileva la singola e concreta operazione di trasporto aereo, realizzata dal vettore che fissa il suo itinerario: invero, l'adozione di una siffatta decisione da parte del vettore determina in capo al medesimo anche la responsabilità per la realizzazione del volo; conseguentemente, in ragione della predisposizione dell'itinerario e dell'assunzione di responsabilità, egli risponde anche delle eventuali cancellazioni di quel volo, così come degli eventuali ritardi alla partenza o all'arrivo.

Il concetto di volo è, infatti, diverso da quello di viaggio: nel primo caso rileva proprio quella singola operazione di trasporto, mentre nell'altra ipo-

(21) Art. 966 c. nav.

tesi l'attenzione si sofferma sulla persona del passeggero, che sceglie la sua destinazione e che la raggiunge mediante voli operati da vettori aerei ⁽²²⁾.

Così, per distinguere volo e viaggio, un riferimento utile può essere quello della fissazione dell'itinerario: laddove l'esame complessivo di una vicenda concreta consenta di verificare che un vettore ha inteso effettuare un determinato volo, fissandone il relativo itinerario, è a quel vettore che deve attribuirsi la qualifica di operativo ⁽²³⁾.

Detta valutazione comporta la non necessaria disamina del secondo elemento diretto a verificare se il vettore sia o meno il vettore operativo, vale a dire se vi sia stata la conclusione di un contratto di trasporto direttamente tra vettore e passeggero, ovvero tra il passeggero e un terzo, per conto del quale il vettore ha eseguito il volo ⁽²⁴⁾.

Ne deriva una nozione di vettore operativo, delineata dal citato reg. (CE) n. 261/2004, certamente diversa da quella tradizionale della Convenzione di Guadalajara, ripresa dalla Convenzione di Atene e da quella di Montreal, nonché dal reg. (CE) n. 1371/2007 e dal reg. (UE) n. 181/2011.

4. *Conclusioni* — Occorre ora valutare se la definizione di vettore operativo fatta propria dal reg. (CE) n. 261/2004 sulla specifica tematica del negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza, come interpretata dalla recente giurisprudenza della Corte di Giustizia, si ponga o meno in contrasto con la generale distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto, di cui alla normativa convenzionale sopra richiamata, e concernente il profilo della responsabilità del vettore per danni o decesso.

Si è già evidenziato che, tradizionalmente, è vettore contrattuale colui che stipula con il passeggero il contratto di trasporto, mentre è vettore di fatto colui che esegue materialmente la prestazione di trasporto.

Il reg. (CE) n. 261/2004, invece, abbraccia sotto la denominazione di «vettore operativo» entrambe le succitate figure di vettore contrattuale e di fatto, andando a definire come operativo sia il vettore contrattuale (ossia colui che conclude con il passeggero il contratto di trasporto) se egli opera o intende operare il volo, sia il vettore di fatto (ossia colui che esegue il volo per conto di altri che hanno concluso un contratto con il passeggero).

⁽²²⁾ Così la sentenza della Corte di Giustizia CE, sez. IV, 10 luglio 2008, nella causa C-173/07, in *Dir. trasp.*, 2009, 157, con nota di B. BIANCHINI, *Sull'ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*.

⁽²³⁾ Cfr. la sentenza citata alla nota *sub* n. 1.

⁽²⁴⁾ Cfr. la sentenza citata alla nota *sub* n. 1.

E d'altra parte, il fatto che la nozione di vettore operativo ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 possa essere difforme da quella fatta propria dalla Convenzione di Guadalajara dapprima e dalla Convenzione di Montreal in seguito pare altresì avvalorato sia dal dato testuale, sia dalla diversa *ratio* sottesa alle due normative.

Infatti, sotto il primo profilo, ad analizzare la versione del testo inglese del reg. (CE) n. 261/2004 ci si avvede immediatamente dell'utilizzo della locuzione «*operating carrier*», anziché di quella generalmente invalsa di «*performing carrier*» o «*actual carrier*» per individuare il vettore di fatto.

Sotto il secondo profilo, si evidenzia che tradizionalmente la definizione di vettore di fatto è funzionale ad estendere l'applicazione della normativa convenzionale anche a quei soggetti che effettuano nel concreto il trasporto, pur in assenza di qualsivoglia rapporto contrattuale con il passeggero o con il mittente; diversamente il reg. (CE) n. 261/2004 è diretto ad individuare il soggetto responsabile nell'ambito di un trasporto aereo di persone, per le specifiche ipotesi di negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza.

Sulla scorta delle osservazioni che precedono, non può allora non notarsi la differenza di sostanza che intercorre tra la Convenzione di Montreal e il reg. (CE) n. 261/2004 nell'individuazione della figura del vettore di fatto; differenza resa ancor più pregnante dalle locuzioni fatte proprie dall'una e dall'altra normativa.

Il vettore operativo del reg. (CE) n. 261/2004 non è il vettore di fatto della Convenzione di Montreal; pertanto la relativa nozione deve intendersi non come modificativa di quella di vettore di fatto generalmente condivisa dai testi normativi e dalla comunità scientifica, ma come limitata agli effetti dell'applicazione della normativa di cui al regolamento citato.

In altre parole, preso atto della diversa nozione di vettore operativo, fatta propria dalla normativa europea, detta nozione è da ritenersi specificamente riferita alle sole ipotesi di responsabilità del vettore di cui al reg. (CE) n. 261/2004; in tutti gli altri casi, la nozione di vettore di fatto non può che essere quella *ex art.* 39 della Convenzione di Montreal, tradizionale ed immutata.

CAMBIAMENTO DI ORMEGGIO, MOVIMENTI NEL PORTO E TRASFERIMENTO DELLA NAVE SOTTO SEQUESTRO

CARLO LOBIETTI

Apparently there is no literature and available case law dealing with the issue of the change of mooring of the ship under seizure. In case of provision to impede the sailing of the ship (according to art. 646 c. nav.), the maritime authority may transfer the ship unless such transfer creates better chances for the ship to escape. In case of seizure, the transfer is allowed (i) for safety reasons and (ii) for commercial, technical or traffic reasons, under the authority of the same judge that ordered the seizure of the ship. If the custody in harbour is not possible for safety or technical reasons, the judicial authority may authorize the transfer of the ship to a different harbour. The costs are borne by the shipowner when the transfer is requested by the shipowner for commercial reasons; in any other case the costs are advanced by the creditor, who has a right of subrogation against the shipowner.

SOMMARIO — 1. Nave sottoposta a fermo o a sequestro: spostamento per ragioni di sicurezza o commerciali — 2. Trasferimento della nave in altro porto — 3. Regime delle spese.

1. *Nave sottoposta a fermo o a sequestro: spostamento per ragioni di sicurezza o commerciali* — La nave soggetta a sequestro dà luogo, nel porto, ad un ingombro generalmente duraturo nel tempo ed è quindi di ostacolo al normale svolgimento delle attività portuali, a pregiudizio non solo del suo armatore o, se a noleggio, del noleggiatore e degli interessati al carico, ma anche dei terzi estranei alla spedizione. Di qui la necessità di ovviare alle conseguenze della sua immobilizzazione forzata, mediante applicazione degli strumenti normativi vigenti, alla luce del buon senso e del rispetto delle esigenze operative, oltre che della tutela degli interessi coinvolti ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Non si rinvencono precedenti sull'argomento. Sul sequestro di nave, la bibliografia è vasta; si rinvia, per semplicità, a C. LOBIETTI, *Il sequestro di nave nel diritto italiano*, Ravenna, 2014.

Come ben noto, a norma dell'art. 62 c. nav., il comandante del porto regola e vigila, secondo le norme del regolamento (art. 59 reg. nav. mar.), il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi nel porto. Nel caso di necessità egli può inoltre disporre l'esecuzione d'ufficio delle manovre ordinate, a spese delle navi stesse, e, in caso d'urgenza, il taglio degli ormeggi (art. 63 c. nav.). La stessa autorità regola e vigila il carico, lo scarico e il deposito delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri (art. 78 ss. reg. nav. mar.).

In caso di sequestro, i poteri dell'autorità marittima necessariamente interferiscono e vanno coordinati con quelli dell'autorità giudiziaria che ha disposto la misura cautelare.

L'esigenza, che più spesso ricorre, è quella dello spostamento di ormeggio nell'ambito del porto, per ragioni tecniche o commerciali.

Il cambiamento di ormeggio della nave può essere richiesto innanzitutto dal sequestrante, a norma dell'art. 646 c. nav., al giudice cui sia stata richiesta o che abbia disposto la misura cautelare, o anche direttamente all'autorità marittima che abbia ricevuto comunicazione del sequestro concesso o del fermo della nave, quando l'ormeggio in cui questa si trova sia tale da consentirne o agevolarne la possibilità *de facto* di riprendere il mare e di sottrarsi con ciò alla misura esecutiva o cautelare.

La richiesta di cambiamento di ormeggio, ovviamente ad altri fini ed effetti, può peraltro essere effettuata, oltre che per ragioni tecniche, anche dal sequestrato o da un terzo interessato alla liberazione della banchina, occupata dalla nave immobilizzata dal provvedimento giudiziale, o allo spostamento della nave per ragioni tecniche (rifornimento, riparazioni o altro) o commerciali (sbarco del carico o inizio di imbarco, nella previsione di una prossima revoca del fermo o della misura cautelare).

Diversi possono essere, tuttavia, i presupposti e i requisiti del provvedimento.

Al riguardo è da ritenere che si debba distinguere tra il caso in cui la nave si trovi soggetta, in pendenza del procedimento cautelare, soltanto a fermo provvisorio *ex art.* 646 c. nav., e quello in cui essa si trovi già sequestrata in forza di provvedimento eseguito.

Nel primo caso, dato che l'ordine rivolto dal giudice all'autorità marittima consiste solitamente nel divieto di rilascio delle spedizioni alla nave, qualsiasi movimento all'interno del porto deve ritenersi consentito, con il limite tuttavia dell'idoneità del nuovo ormeggio, oltre che a garantire la sicurezza della nave, anche ad escludere una maggiore possibilità di fuga rispetto alle condizioni in cui la nave si trovava nell'ormeggio precedente.

Non può essere quindi consentito all'autorità marittima, senza espressa autorizzazione del giudice, di spostare la nave dal porto in avanporto o in

rada, anche se in luogo di ancoraggio normalmente destinato alla sosta delle navi in attesa di turno di entrata, oppure ad operazioni commerciali (allibo del carico) o tecniche (rifornimenti, lavori di trivellazione con piattaforme *offshore*, imbarchi e sbarchi di personale e simili).

La situazione non è diversa quando il provvedimento mandi all'autorità marittima, genericamente, di adottare ogni misura atta ad impedire la partenza della nave: l'ormeggio deve essere tale da escludere il pericolo che la nave, per l'ubicazione e le condizioni dello stesso, possa sottrarsi al sequestro; ma in questo caso l'idoneità deve essere valutata in senso assoluto e non relativo (e cioè in confronto all'ormeggio in cui la nave si trovava quando l'ordine è pervenuto all'autorità marittima), per cui deve ritenersi che la capitaneria di porto possa disporre anche d'ufficio il movimento della nave ad ormeggio più sicuro (sempre dal punto di vista del pericolo di fuga).

Se, invece, il sequestro è stato già concesso ed eseguito (con la notificazione del provvedimento al comandante e al proprietario) e il provvedimento è stato comunicato alla capitaneria di porto (sia o meno accompagnato dall'ordine *ex art. 646 c. nav.* di non rilasciare le spedizioni e di fare quanto occorra per non consentire di fatto la partenza della nave), è da ritenere che l'autorità marittima, anche per il movimento della nave sequestrata all'interno del porto (salvi ovviamente i casi di urgenza per motivi di sicurezza), debba richiedere l'autorizzazione, sentito il sequestrante, all'autorità giudiziaria che ha emesso il provvedimento. Il movimento, infatti, anche se consiste in una navigazione (con i propri mezzi, o a rimorchio, o su cavi) ristretta in angusti limiti di spazio e di tempo, implica pur sempre un rischio per il bene sequestrato, con conseguente possibilità di danni sia alla nave che a terzi e, pertanto, con pregiudizio per le ragioni del sequestrante (nel primo caso per diretta diminuzione di valore del bene, nel secondo per il concorso dei terzi danneggiati aventi privilegio sulla nave comportante la riduzione, per il creditore, della garanzia patrimoniale assicuratagli dal sequestro ottenuto ed eseguito).

Qualsiasi movimento può essere sempre disposto anche d'ufficio dall'autorità marittima, tuttavia, per esigenze di sicurezza della navigazione.

In presenza di un mandato *ex art. 646 c. nav.* ad adottare ogni misura idonea ad impedire la partenza della nave, l'autorità marittima potrà inoltre sempre disporre anche d'ufficio uno spostamento della nave in funzione di tali esigenze, perché il rischio di fuga e quindi la sottrazione alla sanzione esecutiva o cautelare del bene sequestrato prevale sul rischio del pregiudizio che il creditore possa subire in conseguenza di eventuali sinistri che lo stesso possa implicare.

In entrambi i casi il provvedimento dell'autorità marittima non richiede una preventiva autorizzazione, ma deve essere oggetto di comunicazione dall'autorità marittima all'autorità giudiziaria che ha emesso il provvedimento.

Quando, invece, i movimenti vengano richiesti dal sequestrato o da terzi per ragioni di traffico o per ragioni tecniche (sempre che non riguardino la sicurezza della navigazione), deve ritenersi necessaria l'autorizzazione del giudice, sentito il creditore sequestrante.

A questa ipotesi, relativa a nave sequestrata, va equiparata quella della nave sequestranda, quando il provvedimento di sequestro sia stato già concesso, ma non ancora eseguito. Anche se l'autorità marittima alla quale sia stato notificato o comunicato il provvedimento giudiziale non ha la possibilità di verificare se esso sia stato o non sia stato ancora eseguito o compiutamente eseguito (con le notificazioni di cui all'art. 683 c. nav. al comandante e al proprietario), trascorso un breve lasso di tempo (idoneo a consentire al sequestrante le notificazioni in corso), il comandante del porto deve ragionevolmente presumere che la sanzione cautelare sia in atto. Può infatti ritenersi che il sequestrante, in forza del provvedimento giudiziale, consegua, agli effetti sostanziali, una sorta di *ius ad rem* (anche se non ancora *in re*) alla garanzia patrimoniale costituita dalla nave indicata nel provvedimento; tale garanzia non può essere messa a rischio di essere pregiudicata, sicché, per muoverla, deve richiedersi l'autorizzazione giudiziale.

2. *Trasferimento della nave in altro porto* — Se, poi, le esigenze della sicurezza della navigazione (per la nave e per i terzi) o quelle del normale svolgimento del traffico portuale risultino incompatibili con quelle di una idonea custodia o di una permanenza a tempo indeterminato della nave sequestrata e la nave non possa essere adeguatamente ormeggiata nell'ambito del porto ove è stata posta sotto sequestro, non resta, quale necessaria misura, che il trasferimento della nave in altro porto.

A fortiori, il trasferimento richiede sempre l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria.

Su richiesta dell'autorità marittima, il giudice deve provvedere con ordinanza, sentite le parti costituite nel procedimento, prescrivendo le dovute cautele d'ordine sia tecnico che economico-giuridico per il compimento del viaggio, a seconda che la nave sia armata e in grado di navigare con i propri mezzi, oppure in disarmo e quindi nella necessità di essere rimorchiata.

Dovrà, pertanto, essere approntata una adeguata copertura assicurativa e dovrà essere nominato un custode-amministratore giudiziario della nave,

in (parziale) analogia con l'ipotesi di amministrazione della nave pignorata o sequestrata di cui all'art. 652 c. nav. (2).

3. *Regime delle spese* — Per quanto riguarda le spese, occorre distinguere.

Se lo spostamento è richiesto, senza pregiudizio del vincolo cautelare, dallo stesso armatore ai fini dell'adempimento di un'obbligazione relativa ad un contratto in corso di esecuzione (come l'approdo ad una determinata banchina, in caso di *berth charter*, o di ulteriori banchine, se previsto in contratto, a richiesta dei ricevitori del carico), nella previsione di una prossima liberazione della nave contro rilascio di garanzia, le spese sono imputate e regolate *inter partes*, prescindendosi dal sequestro.

Se il movimento viene richiesto dal sequestrante per ragioni di sicurezza della garanzia costituita dal bene, le obbligazioni contratte con i gestori dei servizi portuali che devono eseguirlo e le relative spese sono a carico del richiedente, salva l'attribuzione definitiva *inter partes* secondo le condizioni contrattuali.

Quando il movimento è disposto d'ufficio dall'autorità marittima, per la prevenzione del pericolo di fuga della nave o per esigenze di sicurezza della navigazione, le spese sono a carico della nave. L'esecuzione d'ufficio delle manovre delle navi nel porto ordinate dall'autorità marittima avviene infatti «a spese delle navi stesse» (art. 63 c. nav.). Verso l'autorità marittima, obbligato è quindi sempre l'armatore della nave e, quando essa non sia più in armamento, il proprietario; in caso di inadempimento, a questi soggetti va quindi rivolta l'ingiunzione per il rimborso delle spese, da rendersi esecutiva con decreto del tribunale competente (art. 84 c. nav.).

Dato che le operazioni eseguite hanno nel sequestro la loro causa determinante, esse rientrano nelle spese di esecuzione dello stesso e ne seguono il regime. Esse vanno pertanto anticipate, come quelle relative alla custodia e alla conservazione della nave, dal creditore procedente, con relativo diritto di surrogazione verso il sequestrato. Gli stessi criteri e le stesse conseguenze valgono per il trasferimento in altro porto della nave sotto sequestro.

(2) Come storico precedente del porto di Ravenna, quando gli ormeggi erano ancora limitati alla darsena di città, va ricordato il trasferimento a Trieste, con equipaggio ridotto, presidio a bordo della polizia portuale e con l'impiego di due rimorchiatori d'alto mare, della m/n *Spetsai Patriot*, di bandiera liberiana (comandante ed equipaggio greci), sequestrata a garanzia di un credito ipotecario di una banca svizzera nel 1960, disposto con ordinanza del g.i. dott. P. Scalini nella causa di convalida definita poi dal Tribunale di Ravenna con sentenza 7 luglio 1961 (in *Giur. it.* 1961, I-2, 796).

Al riguardo è da precisare che il tribunale che ha disposto la misura cautelare resta competente fino alla conversione del sequestro in pignoramento *ex art. 686 c.p.c.* Dato che competente per l'esecuzione sulla nave è il tribunale nella cui circoscrizione essa si trova (art. 643 c. nav.), è infatti questo quello competente anche a ricevere, *ex art. 156 disp. att. c.p.c.*, il deposito della copia esecutiva della sentenza di merito che ha determinato la conversione. Da tale momento, la competenza passa al tribunale nella cui circoscrizione la nave è stata trasferita, quale giudice dell'esecuzione.

L'autorità marittima competente per i provvedimenti d'urgenza (art. 646 c. nav.), dall'arrivo della nave nel nuovo porto, diviene subito quella del porto ove la nave è stata trasferita, mentre fino alla conversione del sequestro essa deve sempre fare riferimento al giudice che lo ha disposto.

fatti e misfatti

Quando a viaggiare in aereo è un ... pony! — Viaggiare con animali da compagnia al seguito non è una novità e introdurli in cabina è possibile solo su alcune categorie di voli, ma quando si desidera imbarcare un pony in cabina la questione diviene più complessa in quanto è possibile ma solo con poche compagnie aeree.

Tra le poche troviamo l'American Airlines (<https://it.sputniknews.com/mondo/201909038045915-pony-ripreso-a-bordo-di-un-aereo-american-airlines—video/>) che prevede nel suo regolamento il trasporto di un animale da supporto emotivo o di servizio per passeggero facendovi rientrare cani, gatti e appunto pony, a condizione che rispettino le seguenti condizioni:

1. l'animale deve avere almeno 4 mesi;
2. l'animale deve essere pulito e addestrato;
3. l'animale deve avere dimensioni tali da permettere di disporlo sotto il sedile, in braccio, o tra i piedi del passeggero;
4. l'animale non può occupare i posti vicino alle uscite d'emergenza.

Le buone intenzioni di questa compagnia nel dare la possibilità ai passeggeri di far viaggiare sia gli animali domestici sia tutti gli animali che rappresentano un supporto emotivo dello stesso passeggero sono state ben regolamentate ai fini della sicurezza a bordo; curiosando tra le varie notizie, il 4 settembre del 2019, abbiamo appurato che tale evenienza si è verificata con l'imbarco di un pony di nome Flirty, a bordo del Bombardier Regional Jet 700 dell'American Airlines in volo da Chicago a Omaha, quale «animale di servizio» addestrato per aiutare una donna allergica ai cani, con l'occupazione di un posto lato corridoio nella parte anteriore dell'aeromobile.

Occorre tener presente che gli animali da assistenza sono appositamente addestrati per assistere una persona disabile, mentre gli animali di supporto emotivo sono utilizzati nella terapia di assistenza per migliorare la condizione fisica, sociale, emotiva e cognitiva dei pazienti ed entrambi possono essere introdotti in cabina a condizione che soddisfino i criteri stabiliti dalle singole compagnie aeree.

Inoltre è opportuno precisare che gli animali da supporto emotivo (normalmente vengono utilizzati cani e gatti ma talvolta anche pappagalli, cavalli, elefanti, lucertole e scimmie) curano l'ansia e la depressione ed è necessario pertanto che il passeggero possa averli vicini. Di conseguenza oc-

corre verificare di volta in volta che non si tratti di un abuso, ma di una reale necessità del passeggero, in quanto avrebbe diritto a far viaggiare l'animale gratuitamente in cabina con esonero dell'obbligo dell'apposito trasportino previsto dalle norme IATA (IATA Live Animals Regulations 45 th Edition Effective 1 January 2019 — 31 December 2019 Addendum I Posted January 9, 2019 <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/live-animals/Documents/lar-45-edition-addendum.pdf>).

Nel caso in questione tale dubbio non sussiste in quanto la passeggera, documentando la necessità di supporto emotivo ed essendo allergica al pelo del cane, doveva ricorrere ad altro animale. Ciò legittima la decisione della compagnia aerea di autorizzare il pony ad accompagnarla, anche in assenza dei prescritti requisiti necessari per salire a bordo, esercitando così la propria discrezionalità inerente la regolamentazione interna e derogando al principio oggettivo delle dimensioni dell'animale in quanto non sono stati ravvisati pericoli per la sicurezza e la salvaguardia dei diritti degli altri passeggeri.

Altri avvenimenti sono stati segnalati in questa Rivista (*Avviso ai passeggeri: lama bebè a bordo*, *Dir. Trasp. 2016/III, 771*; *Trasporto aereo di cani guida per disabili e sbarco forzato della passeggera allergica*, *Dir. Trasp. 2016/III, 954*), ma la compagnia aerea in questione si è positivamente distinta poiché in tali situazioni occorre garantire sia il diritto alla mobilità dei passeggeri con disabilità sia i diritti degli altri passeggeri che trovandosi a bordo con un animale potrebbero manifestare fobie o allergie trasformando così il loro viaggio verso la meta di destinazione in un vero e proprio incubo.

In aggiunta lo stesso vettore, a seguito di vari episodi avvenuti (tra cui quello di un bambino di 5 anni ferito gravemente al volto da un pitbull registrato per il supporto emotivo) insieme ad altre compagnie aeree americane come la Delta e la United, hanno irrigidito le politiche di introduzione di animali a bordo intervenendo con una regolamentazione più severa per «proteggere i clienti che hanno esigenze legittime, ma anche lo staff che lavora sugli aerei ogni giorno per mantenere tutti i passeggeri al sicuro» (<https://guidominciotti.blog.ilsole24ore.com/2019/03/12/solo-cani-gatti-bordo-degli-aerei-american-airlines>).

La regolamentazione comunitaria deve tener conto del divieto sancito dal reg. CE n. 1107/2006 il quale stabilisce il divieto di rifiutare il trasporto per motivi di disabilità, salvo eccezioni giustificate da motivi di sicurezza o da caratteristiche tecniche dell'aereo che non può imbarcare il passeggero disabile, circostanze che non si ravvisano nella situazione esaminata.

Si può pertanto concludere che è preferibile affidare alla libertà delle singole compagnie aeree la policy dell'introduzione degli animali a bordo,

attesa la difficoltà ad intervenire con una regolamentazione unitaria, in quanto solo una discrezionalità ben esercitata, come nel caso in oggetto, può reprimere gli abusi supportati da superficiali certificazioni sulla necessità di accompagnamento da parte dell'animale.

Da ultimo occorre tener presente che le compagnie aeree sono state spesso costrette ad adottare contromisure drastiche per contrastare il fenomeno degli incidenti causati di animali a bordo.

FILOMENA GUERRIERO



No bambini, ... Sì, parti!! — Se non vi è mai capitato, durante un volo, breve o lungo che sia, di avere come vicini di posto bambini piagnucolosi o urlanti a perdifiato o, peggio ancora, entrambe le cose, potete considerarvi dei miracolati.

L'individuo adulto e non molto paziente, specie se in età da lavoro, è terrorizzato ogniqualevolta si imbatte in questi piccoli passeggeri che, ignari della propria portata distruttiva, caracollano lungo il corridoio dell'aereo. Se, poi, se ne ritrova di fianco uno, allora la paura lascia il posto alla rassegnazione: via penne, via appunti scarabocchiati che si aveva voglia di ordinare, via computer. Riposare sarà impossibile, lavorare ancor di più: egli si ritroverà a scendere dall'aereo con un bel mal di testa in corso oppure, se avrà incontrato infanti particolarmente pestiferi, con un vero e proprio disturbo post-traumatico da stress.

A questo punto, il viaggiatore sopravvissuto avrà tre opzioni: smettere di viaggiare in aereo, rivolgersi al Fondo internazionale per la tutela dei passeggeri bistrattati dai minori indisponenti (inesistente!) o provare, con probabilità di successo pari allo zero, a farsi risarcire il danno psichico.

Scherzi a parte, una soluzione concreta per chi non ama particolarmente stare seduto accanto ai bambini, spesso per numerose ore e in sedili non spaziosissimi, arriva da una compagnia aerea nipponica. Come si legge sul sito www.corriere.it, la Japan Airlines ha introdotto per i viaggiatori la possibilità di prendere visione dei posti in cui saranno seduti i bambini, di età compresa fra gli otto giorni e i due anni, nel momento della loro scelta del posto durante il check-in online. Sopra i sedili grigi occupati dai bambini e mostrati in pianta verrà, infatti, apposta la faccia di un bebè sorridente, come a dire: «passeggero avvisato, mezzo salvato». Tuttavia, se la famiglia ha prenotato non direttamente attraverso il sito della compagnia, ma trami-

te un sito terzo, allora non sarà possibile beneficiare di questa funzione e, ahimè, i destini dei viaggiatori saranno affidati alla sorte.

Tale decisione ha diviso gli animi: da un lato, ci sono coloro (genitori inclusi!) che la condividono ampiamente, fino a profondersi in sinceri ringraziamenti via social nei confronti della Japan Airlines; dall'altro, al contrario, ci sono quelli la ritengono discriminatoria, perché, in fondo, «siamo stati tutti bambini» e, dunque, bisogna armarsi di sana pazienza verso le manifestazioni non molto gradevoli che caratterizzano l'infanzia.

Tralasciando le opinioni personali e impostando la questione in termini giuridici, con il contratto di trasporto aereo di persone il vettore si obbliga, in via principale, a trasferire, entro un certo tempo, una persona da un luogo a un altro. Un'altra obbligazione essenziale è quella di protezione del passeggero, mentre le obbligazioni accessorie riguardano, principalmente, la fornitura di vitto e di spazi di bordo, esclusivi e non. Ora, si può congetturare che l'opzione concessa dalla Japan Airlines vada a incidere sull'effettivo trasferimento di persone, andando a migliorare, innalzandoli, gli standards qualitativi di detta prestazione. In altri termini, se è possibile evitare al passeggero fonti di disturbo, il viaggio per lui sarà più gradevole e la compagnia avrà assolto più adeguatamente il proprio compito.

Inoltre, la possibilità di selezionare il posto in cui si vuole stare seduti durante un volo risulta essere garantita praticamente dalla totalità dei vettori aerei, comportando, a volte, un sovrapprezzo sul costo del biglietto. Leggendo, infatti, le condizioni generali di trasporto delle compagnie, ricalcate su quelle raccomandate dall'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) e imposte al passeggero-parte contraente (il quale, ovviamente, si vede costretto ad accettarle senza diritto di replica, se intende stipulare il contratto), si prevede sempre la facoltà di scegliere il posto, con alcune limitazioni. Per esempio, l'Alitalia, all'art. 3.2.2 stabilisce tale facoltà, salvo non garantire il posto scelto in caso di motivi operativi e/o di sicurezza, sostituzione o modifica dell'aeromobile. Allo stesso modo, tutte le altre compagnie aeree globali, inclusa la Japan Airlines (all'art. 8, lett. C), prevedono tale servizio facoltativo, anche quelle *low cost* come la Vueling (all'art. 6.4) e la Ryanair (nel Regolamento su argomenti specifici).

Nello specifico, sul piano della legittimità formale la scelta dei passeggeri di prenotare posti più o meno distanti dai bambini rientrerebbe, in quanto avente natura speciale, nella generica facoltà di scelta del posto.

Sul piano, invece, della legittimità sostanziale, tale scelta, per quanto possa risultare antipatica, finanche abietta per certi versi, non sembra violare il principio di non discriminazione, caro non solo alla nostra Costituzione (in quanto corollario del principio di eguaglianza *ex art. 3 Cost.*), ma anche

al legislatore comunitario (art. 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea) e al diritto internazionale (artt. 2 e 13 della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani) Esso, nella sua definizione essenziale, vieta ogni trattamento disparitario basato sulla nazionalità, sul sesso, sulla razza, sull'età, sulla religione, sull'orientamento sessuale, sulle idee politiche e sugli handicap fisici. Tuttavia, nel caso in questione, sollevato dalla Japan Airlines, non si viene a creare nessuna disparità di trattamento fra i passeggeri a bordo: i bambini, nonché le loro famiglie hanno, al pari degli altri, lo stesso diritto di prenotare il volo, con la stessa facoltà di scegliere un qualunque posto a sedere, o meglio, il posto a sedere che piace loro di più. Non viene, dunque, applicato alcun trattamento peggiore o, comunque, diverso per via dell'età dei piccoli. Essi rimangono sottoposti, come tutti, alle condizioni generali di trasporto del vettore aereo: né più, né meno.

Una disposizione realmente discriminatoria, rispetto alla opzione facoltativa introdotta dalla Japan Airlines, risulta essere l'art. 7, lett. b), delle condizioni generali di trasporto della IATA. Esso consente al vettore aereo di negare o limitare l'imbarco del passeggero che abbia bisogno di un'assistenza speciale, per via di età e stato fisico o mentale, se non siano state preventivamente concordate le modalità del trasporto, al fine di evitare danni a se stesso o ad altre persone o cose e al fine di non disturbare gli altri passeggeri. Tale articolo applica ingiustificatamente (perché sulla base di fattori come l'età o la disabilità fisico-psichica) un trattamento peggiore a determinati soggetti e appare, anche per via della sua formulazione, lesivo della dignità umana.

Ma su questo punto è già intervenuto (a ragion veduta!) il regolamento comunitario (CE) n. 1107/2006, che ha fatto divieto al vettore aereo di rifiutare a bordo persone con disabilità o mobilità ridotta.

Dunque, i detrattori della opzione ideata dalla Japan Airlines dovranno mettersi l'anima in pace e accettare il fuggi-fuggi generale a bordo dell'aereo.

Perché, se è vero che siamo stati tutti bambini, non tutti, però, siamo stati anche bambini capricciosi e oltremodo ribelli...

ELENA NIGRO



Voli a destinazione ... variabile — Siete appena saliti a bordo dell'aereo. La hostess vi accoglie con un garbato saluto e vi invita a prendere po-

sto. Con un po' di pazienza seguite l'ordinata processione dei passeggeri, ognuno impegnato a caricare il proprio bagaglio nella cappelliera.

Vi sedete e aspettate che tutti gli altri passeggeri facciano altrettanto: ce l'avete fatta. Alcuni di voi si sono dovuti muovere con molto anticipo e hanno percorso chilometri per raggiungere l'aeroporto. Altri hanno dovuto fare delle corse indicibili per arrivare in tempo per l'imbarco. Altri ancora, magari, non pratici di quell'aeroporto, sono stati impegnati alla ricerca del gate per svariati minuti, prima di trovare quello in cui campeggiavano sullo schermo il nome della città della propria destinazione ed il numero di volo con il logo della compagnia scritti sul proprio biglietto.

Ora però il vostro lo avete fatto. Siete a bordo! Dovete solo allacciare la cintura di sicurezza e attendere il decollo. Il personale della compagnia sta già compiendo il rituale dell'informazione sulle dotazioni di sicurezza dell'aeromobile e nel giro di pochi minuti sentite i motori accelerare, quel breve intervallo in cui siete un po' disorientati, l'aereo è inclinato, vira, si rad-drizza e, infine, prende quota.

L'importante è che siete sul vostro volo. Non vi resta che attendere che il comandante vi porti a destinazione.

Eccoci! L'aereo sta iniziando la discesa. La voce del comandante avverte: «Stiamo atterrando ad Edimburgo, le condizioni metereologiche sono...». Ah, ottimo! Come? Dovevate atterrare a Düsseldorf?! Ma no, com'è possibile? Siete ad Edimburgo, non c'è dubbio. Perderete la vostra importante riunione, non potrete visitare la città in cui avevate prenotato il vostro soggiorno. Come farete a raggiungere la dolce metà che vi attende in Germania se siete in Scozia? Non è possibile, deve essere uno scherzo: ci sarà una spiegazione.

Ebbene, purtroppo, è possibile ed è accaduto ad alcuni sfortunati passeggeri di un volo Londra-Düsseldorf (sulla carta), il cui episodio è stato riportato da diversi quotidiani online tra cui L'Unione Sarda e Fanpage. Il Fatto Quotidiano ha anche riportato un video girato all'interno della cabina dell'aereo fermo nell'aeroporto in Scozia in cui si sentono un imbarazzato steward provare ad ironizzare su quanto è successo e qualche risata, probabilmente isterica, dei passeggeri.

La spiegazione che è stata divulgata consiste in un errore nella trasmissione delle mappe a comandante e copilota da parte della compagnia aerea. Una volta inserite nel sistema di bordo, per quanto possa risultare paradossale, sembrerebbe non essere stato possibile seguire la rotta esatta.

Il fatto è indubbiamente piuttosto anomalo. La normativa europea, comprensibilmente, non prende in considerazione un'apposita fattispecie (che potrebbe chiamarsi «destinazione diversa da quella voluta dal passeggero»),

limitandosi a prevedere i diritti dei passeggeri dei voli aerei nei casi di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. L'accaduto sembrerebbe potersi far rientrare proprio nell'ambito del ritardo prolungato, atteso che, stando a quanto riportato dai giornali, lo stesso aereo, dopo aver sostato per qualche ora all'aeroporto di Edimburgo con i passeggeri a bordo, è finalmente partito alla volta della destinazione programmata.

Se immaginassimo di applicare il codice della navigazione, si potrebbe discutere se l'episodio in questione sia da qualificare come mancata esecuzione del trasporto ai sensi dell'art. 949-*bis* o come ritardo. Le conseguenze a dire il vero non sarebbero poi tanto differenti: nel primo caso il vettore, per non incorrere in responsabilità, dovrebbe fornire la prova di aver adottato tutte le misure che si sarebbero potute ragionevolmente prendere per evitare il danno o che sarebbe stato impossibile prenderle (come disposto dall'art. 19 della Convenzione di Montreal, applicabile in virtù del rinvio dell'art. 941 c.nav.), nel secondo caso, similmente, il vettore dovrebbe dimostrare di aver preso tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza per evitare il danno, oppure che era impossibile adottarle.

Sarà riuscito il vettore protagonista di questa vicenda ad adottare le misure necessarie e possibili oppure ragionevoli per evitare la sofferenza di chi non vedeva l'ora di abbracciare il proprio partner? E quelle per scongiurare l'assenza del passeggero-lavoratore alla sua importante riunione?

Per chi viaggiava a meri fini turistici, va riconosciuto che la voce del video sopra menzionato propone con un certo umorismo ai passeggeri di scendere ad Edimburgo («*no one to Edinburgh?*»). Ovviamente si trattava di una battuta e i passeggeri erano stati precedentemente invitati a rimanere a bordo dell'aereo, ma forse, quanto meno nella prospettiva di un soggiorno vacanziero, Edimburgo appare una destinazione tutto sommato desiderabile e in grado di soddisfare le aspettative di chi vuole trascorrere qualche giorno di svago, pur rimanendo una «destinazione diversa da quella voluta dal passeggero».

ALESSANDRO CARDINALI



Il mistero del relitto arancione — Milioni di anni fa l'uomo è apparso sulla terra in circostanze misteriose e ancora da chiarire. Da secoli perdura il mistero del «Triangolo delle Bermude». Incertezze pure sulle ragioni del collasso dell'Età del Bronzo. La vera identità di Jack lo squartatore continua a far discutere gli appassionati. Chissà se è davvero esistito Re Artù.

Oggi, però, tra i tanti misteri irrisolti della storia, uno può essere archiviato: è stato finalmente scoperto da dove provenivano i numerosi pezzi di plastica arancione che, per oltre quarant'anni, sono periodicamente apparsi sulla costa di Finisterre, in Spagna e che hanno impegnato, mentalmente e fisicamente, gruppi ecologisti (e non) della zona (e non). Soprattutto Ar Viltansoù, un'associazione che da anni si occupa di tenere pulito quel tratto di litorale. Per decenni non si è riuscito neppure a comprendere di cosa si trattasse. Chiunque sia intervenuto per fornire una spiegazione si è arreso. Fintanto che, pian piano, si è scoperto che questi pezzi di plastica facevano parte del «telefono di Garfield»: un *gadget* particolarmente di moda negli anni Ottanta, con il famoso gatto soriano di colore rosso e striature nere più pigro, egoista, pessimista e scontroso dei fumetti, a fare da base alla cornetta ed i cui occhi si aprivano ad ogni telefonata. Espressione plastica del consumismo sfrenato di quegli anni. Anni di rivoluzione; anni in cui il mondo si stava rinnovando. Gli Anni '80: il decennio in cui ha avuto inizio il futuro e che ha trasformato drasticamente lo stile di vita dell'uomo. Anni di *glamour*, dove l'immagine è tutto. L'economia è in piena esplosione. A promuovere la mentalità consumistica contribuisce la diffusione in Europa del modello americano. I consumatori sono disposti ad acquistare qualsiasi prodotto che abbia l'immagine giusta. È iniziato tutto lì. In quel contesto storico ha preso forma il telefono di Garfield, che dall'America è volato verso l'Europa. Anzi, in realtà — si è scoperto — Garfield ha raggiunto l'Europa a bordo di una nave, all'interno di un *container*. E da lì, per cause oscure, è finito in mare. E dal mare sulle spiagge di Finisterre. Mistero così risolto; grazie ad un pescatore del luogo che, ancora bambino, aveva visto il *container* in una zona raggiungibile solo agli autoctoni e solo durante la bassa marea. Lì ha condotto il gruppo ecologista Ar Viltansoù, che ha ritrovato il contenitore incagliato con all'interno alcuni telefoni ancora intatti. E così Ar Viltansoù oggi utilizza questo telefono come simbolo dell'inquinamento delle spiagge causato dalla plastica; telefono che senza dubbio rafforzerà anche le battaglie thunbergeriane.

Di certo non è stato svelato oggi il (non) mistero che la plastica in mare non si biodegrada in «soli» 30 anni; e non rappresenta un mistero neppure la problematica della perdita dei *container* in mare — di cui se ne stimano circa 2.000 ogni anno (nelle sole acque europee) — a causa di tempeste o per il sovraccarico dei *container* o ancora per il non corretto stivaggio, che impongono alle autorità locali ingenti costi di pulizia. A livello europeo la questione potrebbe essere affrontata ai sensi della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni in caso di riversamento di sostanze inquinanti in mare, o ai sensi

della direttiva 2004/35/CE che stabilisce precise responsabilità per gli operatori che causano danni ambientali trasportando merci pericolose o sostanze inquinanti via mare.

Ma per tornare alla nostra zampa iconica finita in mare, che ancora oggi i collezionisti di tutto il mondo vendono e acquistano, come è configurabile giuridicamente?

Il ritrovamento di cose in mare ha accompagnato la nascita e lo sviluppo del diritto marittimo. Il diritto romano considerava i relitti trovati sulla riva del mare *res nullius* (beni cioè, astrattamente oggetto di diritti, ma di proprietà di nessuno), e l'acquisto della proprietà poteva avvenire tramite *occupatio*. Se il telefono fosse stato rinvenuto nell'ambito della giurisdizione italiana l'avremmo pure qualificato come *res nullius*, e della relativa disciplina se ne sarebbe occupato il Codice della Navigazione, che disciplina il ritrovamento dei relitti in mare all'art. 510 e seguenti, che prevede l'obbligo per il ritrovatore di denunciare l'avvenuto ritrovamento entro il termine di tre giorni e di consegnare le cose ritrovate, il cui valore superi euro 0,03, all'autorità marittima più vicina (quando il proprietario è ignoto, come nel caso di specie). Il ritrovatore avrebbe avuto *«diritto al rimborso delle spese e ad un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento [fosse] avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino a euro 5,16 di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento [fosse] avvenuto in località del demanio marittimo»*.

Di Garfield continua a parlarsene quindi, e può dirsi smentita, una volta per tutte, la sua celebre frase *«Da quando sono nato ne sono successe di cose nel mondo... Non che io abbia contribuito a qualcuna, badate...»*.

SARA REVERSO

giurisprudenza al vaglio

CORTE DI GIUSTIZIA UE 4 APRILE 2019 (TERZA SEZIONE)

causa C-501/17

Pres. di sez. Vilaras - giudici Šváby (relatore), Malenovský, Larsen e Safjan - Avv. gen. Tanchev *Germanwings GmbH* (W. Bloch e Y. Pochyla)
c. *Wolfgang Pauels* (W. Pauels, E. Stamer e M. Hofmann)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 261/04 - Nozione di circostanze eccezionali - Danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile per un oggetto estraneo sulla pista - Esonero dalla compensazione ex art. 5 paragrafo 3.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il volo Germanwings del 28 agosto 2015 da Dublino a Düsseldorf arrivò a destinazione con un ritardo di tre ore e ventotto minuti. Alla richiesta della compensazione pecuniaria avanzata dal sig. Pauels la compagnia eccepì l'esistenza di una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5 §3 derivante dalla scoperta di una vite penetrata in uno degli pneumatici dell'aeromobile durante i preparativi per il decollo, tale da richiederne la sostituzione. In primo grado il Tribunale circoscrizionale di Colonia riconobbe il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria in quanto la circostanza invocata doveva ritenersi inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. La sentenza fu impugnata e il giudice d'appello propose alla Corte di giustizia la questione interpretativa relativa alla ricorrenza di una circostanza eccezionale in caso di danneggiamento causato da corpi estranei presenti in pista.

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, che esonera dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 7 del medesimo regolamento, solo se il vettore dimostri di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finan-

ziarie per evitare che siffatta circostanza eccezionale comportasse un ritardo prolungato ⁽¹⁾.

Sulla questione pregiudiziale — 17. Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione.

18 — Occorre ricordare che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (v. sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

19 — Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, secondo l'interpretazione di tali norme fornita dalla Corte, il vettore aereo è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri, a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (v. sentenza del 4 maggio 2017, *Pesková e Peska*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 20 e giurisprudenza ivi citata) e, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare, che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punti 29 e 34).

⁽¹⁾ V. la nota di V. CORONA, a p. 882.

20 — Secondo una costante giurisprudenza, possono essere considerate «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23, nonché del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22), e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 17 aprile 2018, *Krüsemann e a.*, C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34).

21 — Per quanto riguarda la questione se il danneggiamento degli pneumatici di un aeromobile, che sono elementi indispensabili per il funzionamento di quest'ultimo, possa essere qualificato come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, va anzitutto rilevato che la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile in particolare costituisce, in linea di principio, un evento intrinsecamente legato al sistema di funzionamento di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42, nonché del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 23).

22 — In effetti, i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte a tali difettosità, alla luce delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 24; ordinanza del 14 novembre 2014, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19, nonché sentenza del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 37 e 42).

23 — A tale proposito, è pacifico che gli pneumatici degli aeromobili sono sottoposti a pressioni estreme durante il decollo e l'atterraggio e sono quindi esposti a un costante rischio di danneggiamento, che giustifica regolari controlli di sicurezza, particolarmente rigidi, che fanno parte delle condizioni correnti che le imprese di trasporto aereo devono osservare.

24 — Ciò premesso, qualora la difettosità in questione abbia origine esclusivamente nella collisione con un oggetto estraneo, circostanza che il vettore aereo ha l'onere di dimostrare, tale difettosità

non può essere considerata come intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio.

25 — È questo il caso, in particolare, del danneggiamento di un aeromobile provocato dalla collisione tra quest'ultimo e un volatile (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 24) nonché, come nella controversia di cui al procedimento principale, del danneggiamento di uno pneumatico dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista dell'aeroporto.

26 — Di conseguenza, il guasto di uno pneumatico causato esclusivamente dalla collisione con un oggetto estraneo presente sulla pista dell'aeroporto non può essere considerato come inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato. Inoltre, in considerazione dei vincoli particolari imposti al vettore aereo durante le operazioni di decollo e di atterraggio relativi segnatamente alla velocità con cui queste ultime sono effettuate e all'imperativo della sicurezza dei passeggeri a bordo, nonché del fatto che la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del vettore aereo, la suddetta circostanza sfugge al suo effettivo controllo.

27 — Di conseguenza, una difettosità siffatta deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

28 — Come risulta dal paragrafo 78 delle conclusioni dell'avvocato generale, una siffatta conclusione è in linea con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, perseguito dal regolamento n. 261/2004, il quale, come specificato al suo considerando 1, comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi.

29 — Tale conclusione non può inoltre essere rimessa in discussione dalla soluzione elaborata nell'ordinanza del 14 novembre 2014, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), in cui la Corte ha statuito che l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

30 — Un dispositivo del genere viene infatti necessariamente utilizzato nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, consentendo a questi ultimi di salire e scendere dall'aereo (ordinanza del 14 no-

vembre 2014, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19) e la predisposizione di detto dispositivo avviene di norma in collaborazione con l'equipaggio degli aerei interessati. Pertanto, non si può ritenere né che la circostanza summenzionata non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione, né che la stessa sfugga al suo effettivo controllo.

31 — Tuttavia, com'è stato ricordato al punto 19 della presente sentenza, qualora si verifichi una «circostanza eccezionale», il vettore aereo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 solo se è in grado di dimostrare di aver adottato misure idonee in funzione della situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta circostanza comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione.

32 — A questo proposito, è emerso nel corso dell'udienza che gli pneumatici degli aeromobili sono oggetto di manutenzione periodica e di procedure di sostituzione standardizzate nell'ambito delle quali i vettori aerei, negli aeroporti da essi serviti, ivi compresi in quelli che non costituiscono le loro sedi principali di attività, possono disporre di contratti per la sostituzione dei loro pneumatici conclusi con società di manutenzione aerea e che garantiscono loro un trattamento prioritario nella sostituzione di detti pneumatici.

33 — Pertanto, in una situazione come quella oggetto del procedimento principale, il vettore aereo interessato ha l'onere di dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo presente sulla pista di un aeroporto comportasse il ritardo prolungato del volo in questione, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

34 — Alla luce di quanto precede, si deve rispondere alla questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.

CORTE DI GIUSTIZIA UE 26 GIUGNO 2019
(QUARTA SEZIONE)

causa C-159/18

Pres. di sez. Vilaras – giudici Šváby (relatore), Jürimäe, Rodin e Piçarra – Avv. gen.
Tanchev *André Moens* (N. Leys) *c. Ryanair Ltd* (C. Price)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 261/04 - Nozione di circostanze eccezionali - Presenza di carburante sulla pista di un aeroporto - Esonero dalla compensazione ex art. 5 paragrafo 3.

RIASSUNTO DEI FATTI — Il volo Ryanair del 21 dicembre 2015, in partenza da Treviso e diretto a Charleroi, giunse a destinazione con un ritardo di quattro ore e ventitré minuti a causa della chiusura della pista dell'aeroporto dovuta alla presenza di carburante. Secondo la compagnia, poiché il ritardo era stato causato da una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5 §3 del regolamento n. 261/2004, la compensazione non era dovuta. Il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi, adito dal passeggero, sospese il procedimento e sottopose alla Corte di giustizia alcune questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione del significato da attribuire alle «circostanze eccezionali».

L'articolo 5 §3 del regolamento (CE) n. 261/2004 alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, e deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ⁽²⁾.

(2) V. la nota di V. Corona, a p. 882.

11 — In tale contesto il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. [S]e la circostanza in discussione nella fattispecie, ossia la presenza su una pista di decollo di carburante fuoriuscito che ha comportato la chiusura di tale pista [in prosieguo: l'«evento in oggetto»], rientri nella nozione di «evento», ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771), o in quella di «circostanza eccezionale», ai sensi del considerando 14 [del regolamento n. 261/2004], come interpretato dalla sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), o se le suddette due nozioni si sovrappongano.

«2. [S]e l'articolo 5, paragrafo 3, [del regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che [l'evento in oggetto] debba essere considerato come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e, di conseguenza, non possa essere definito «circostanza eccezionale» atta ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da detto vettore.

3) [Q]ualora [l'evento in oggetto] sia considerato una «circostanza eccezionale», se occorra dedurre che si tratta, per il vettore aereo, di una «circostanza eccezionale» che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

Sulle questioni prima e seconda — 12. In via preliminare, occorre rilevare che dalle indicazioni del giudice del rinvio non risulta che il carburante riversato sulla pista di decollo, che è all'origine del ritardo prolungato del volo di cui al procedimento principale, provenisse da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, ossia la Ryanair.

13 — In tali circostanze, le prime due questioni, che occorre valutare congiuntamente, devono essere intese nel senso che il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

14 — In caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 nonché giurisprudenza ivi citata).

15 — Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso o, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato (sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

16 — Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

17 — A tale riguardo, si deve rilevare che la qualificazione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione deve essere effettuata con riferimento alla sola circostanza all'origine della cancellazione o del ritardo prolungato del volo di cui trattasi, senza che si debba valutare — previamente e come sembra ipotizzare il giudice del rinvio — se detta circostanza costituisca un «evento» ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 — Per quanto riguarda la questione se la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e conseguentemente il ritardo prolungato di un volo in

partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di detta disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, si deve rilevare che, per definizione, una siffatta circostanza non può essere considerata intrinsecamente legata al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato tale volo (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 24).

19 — Pertanto, una simile circostanza non può essere considerata inerente, per la sua natura o la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26).

20 — Inoltre, essa sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in quanto la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del medesimo (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26) e la decisione di chiudere le piste di un aeroporto, adottata dalle autorità aeroportuali competenti, è imposta ai vettori aerei.

21 — Di conseguenza, la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza un ritardo prolungato del volo, deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

22 — Alla luce dei suesposti rilievi, occorre rispondere alle prime due questioni dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

Sulla terza questione — 23. Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezio-

nale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

24 — A tale riguardo, occorre ricordare, come risulta dal punto 15 della presente sentenza, che il vettore aereo è liberato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

25 — Atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si verificano tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo in questione (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 28).

26 — Esso deve quindi dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesemente potuto evitare — se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione — che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 29).

27 — La Corte ha, quindi, accolto un concetto di «misure del caso» da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30), pur indicando che devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettargli, fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi, quali, in particolare, i gestori degli aeroporti o i controllori di volo competenti (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 43).

28 — Nel caso di specie, come sostanzialmente rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 35 e 36 delle sue conclusioni, a fronte di una decisione delle autorità aeroportuali di chiudere una pista di decollo di un aeroporto, un vettore aereo è tenuto a conformarsi a tale decisione e ad attendere che le suddette autorità decidano di riaprire la pista o qualsiasi misura alternativa. Pertanto, un vettore aereo come quello di cui al procedimento principale non aveva la facoltà di adottare eventuali misure ragionevoli al fine di evitare la circostanza eccezionale di cui trattasi.

29 — Dalle suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

* * *

Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (*Foreign Object Damage*) e «Fuel».

SOMMARIO — 1. Premessa. Le circostanze eccezionali nella giurisprudenza della Corte di giustizia — 2. Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia. Il F.O.D. e le circostanze eccezionali connesse a problemi tecnici — 3. La chiusura della pista per la presenza di carburante.

1. *Premessa. Le circostanze eccezionali nella giurisprudenza della Corte di giustizia* — Le sentenze in esame rientrano nel filone interpretativo relativo alle «circostanze eccezionali», ossia quegli eventi che, in base al reg. n. 261/2004, esonerano il vettore aereo dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo e di ritardo prolungato ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Per l'analisi critica v., tra i molti, M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino 2013, 160 ss.; A. LIARDO, *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. Trasp.* 2012, 174 ss.; M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *Giur. it.* 2010, 304 ss.; V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2016, 179 ss.; nonché, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.* 2017, 98; e, *Lo sciopero selvaggio e le circostanze*

Le situazioni sono assimilabili perché concernono inconvenienti di pista: in un caso una vite che, danneggiando uno pneumatico dell'aeromobile, rende necessaria la sua sostituzione; nell'altro la fuoriuscita di carburante in pista che ne determina la chiusura per alcune ore.

L'elenco di eventi considerati dai giudici comunitari è oramai consistente: il guasto tecnico ⁽²⁾, il *black out* elettrico ⁽³⁾, l'eruzione vulcanica ⁽⁴⁾, l'urto contro la scaletta di imbarco ⁽⁵⁾, il *bird strike* ⁽⁶⁾, lo sciopero selvaggio ⁽⁷⁾.

Che il ruolo della Corte sarebbe stato determinante era prevedibile, sia perché l'elenco previsto dal considerando n. 14 è solo indicativo, sia per l'assenza di parametri certi e chiari sia, infine, per la consistenza degli interessi economici in gioco e la frequenza con cui i vettori invocano l'esistenza di tali circostanze ⁽⁸⁾.

Secondo la giurisprudenza della Corte per poter sostanziare una circostanza eccezionale deve trattarsi di un evento non inerente al normale esercizio dell'attività dello specifico vettore e, per origine o natura, deve porsi oltre il suo controllo ⁽⁹⁾. Non chiarendo esattamente come interpretare «l'inerenza» né quali siano i confini della sfera di controllo, la definizione rimane imprecisa ⁽¹⁰⁾.

eccezionali, in *Dir. trasp.*, 2018, 763 ss.; C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno e resp.* 2009, 83; M. STUCCHI, *Cancellazione del volo e diritti dei passeggeri*, in *Dir. Tur.* 2008, 381 ss.

(2) Sentenza *Wallentin-Hermann*, C-549/07, e *van der Lams*, C-257/14.

(3) Sentenza *Eglitis e Ratnieks* C-294/10.

(4) Sentenza *McDonagh* C-12/11.

(5) Ordinanza *Siewert*, C-394/14.

(6) Sentenza *Pešková e Peška*, C-315/15.

(7) Sentenza *TUIfly GmbH*, cause riunite C-195/17 e altre.

(8) V. le conclusioni dell'avvocato generale (specie il punto 3), in <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=207984&pageIndex=0&doclang=IT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=2439532>. Secondo le statistiche fornite dalla UK *Civil Aviation Authority* alla Commissione europea, il 30% dei reclami concerne le circostanze eccezionali e impegna più del 70% delle risorse delle autorità nazionali di controllo. V. J. PRASSL, *Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence*, in *EuCML*, 2016, 136.

(9) La prima pronuncia è C. giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07 (*Wallentin-Hermann c. Alitalia*) in *Dir. trasp.* 2009, 801, ss., con nota di V. CORONA, *Le circostanze eccezionali e prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*.

(10) V. A. KINGA, P. MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261 in the Light of the Recent Decisions of the European CJEU: Time for a Change?!*, in *Air & Space Law*, 2010, vol. 35, n. 2, 93.

Ciononostante, questo criterio ha costituito il precedente per la soluzione di tutte le decisioni successive⁽¹¹⁾, così che, perpetuandosi l'incertezza qualificatoria, i giudici nazionali si sono trovati costretti a reiterare le richieste di intervento della Corte⁽¹²⁾. Il principio che nel tempo si è venuto a consolidare è che il vettore risponde di tutti gli eventi imprevedibili e inevitabili perché lo scopo fondamentale del regolamento è la massima tutela dei consumatori⁽¹³⁾ e, facendo applicazione della teoria economica del *cheapest cost avoider*, i ritardi — patologia ineliminabile del trasporto aereo — gravano sul soggetto che si trova nella posizione migliore per sopportarli⁽¹⁴⁾. Con specifico riferimento al guasto tecnico, poi, si è stabilito che prevedere e prevenire un problema tecnico rientra sempre nella sfera di controllo del vettore medesimo⁽¹⁵⁾, con la conseguenza che, stante l'elevato livello tecnologico degli aeromobili e gli innumerevoli problemi tecnici che ne conseguono, diviene impossibile escluderne l'inerenza all'attività vettoriale, anche qualora siano imprevedibili perché prematuri. Derivino da carenze manutentive o siano del tutto imprevisi e improvvisi i guasti tecnici non possono mai fungere da scriminante.

(11) V. M. KUČKO, *The Decision in TUIfly: Are the Ryanair Strikes to Be Seen as Extraordinary Circumstances?*, in *Air & Space Law*, 2019, vol. 44 n. 3, 326.

(12) Sul punto cfr. T. VAN DER WIJNGAART, *Case Note: van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air & Space Law*, 2016, vol. 41 n. 1, 61. Per una critica al caso *van der Lans v.* anche V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit., 179 ss. Rileva J. PRASSL, *Tackling Diversity Through Uniformity?*, in *Air passengers Rights: Ten Years On*, a cura di M. Bobek, J. Prassl, Oxford, 2016, 333 ss., che l'atteggiamento dei giudici nazionali è stato di tre tipi. Il primo è quello dei Paesi che, come l'Italia e l'Austria, si sono uniformati immediatamente alla giurisprudenza comunitaria, adottando un'interpretazione rigorosa della nozione, specie in caso di guasto tecnico. Il secondo, invece, è quello per cui in alcuni Paesi — come Francia e Spagna — si è dovuto attendere l'intervento delle giurisdizioni superiori per ridurre l'ampiezza del significato attribuito all'esonero. Vi è infine un terzo gruppo di Paesi in cui il concetto di circostanze eccezionali ha creato molti problemi, come è accaduto in Olanda dove, poco dopo la decisione del caso *Wallentin-Hermann*, si è chiesto un nuovo intervento della Corte di giustizia sempre per il guasto tecnico (caso *van der Lans*), con ben 10 questioni interpretative. Anche nel Regno Unito si è mantenuta un'ampia nozione del concetto di circostanze eccezionali fino al 2014 quando, col caso *Huzar v. Jet 2* [2014] EWCA Cir. 791, la Corte d'Appello ha mutato orientamento.

(13) Per una rassegna critica v. V. CORONA, *Le circostanze eccezionali*, cit., 808 ss.; e *La compensazione pecuniaria per ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 113; nonché, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit.

(14) J. PRASSL, *Exceptionally Unexceptional*, cit., 137. Correttamente T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62, evidenzia che l'intento del legislatore comunitario consisteva semplicemente nel codificare un esonero basato sulla forza maggiore.

(15) Per T. VAN DER WIJNGAART, *loc. cit.*, ciò rivela l'assenza di conoscenza del sistema di funzionamento delle manutenzioni degli aeromobili.

Anche per quanto riguarda le misure che il vettore deve adottare per evitare la cancellazione o il ritardo, l'atteggiamento della Corte è stato molto rigoroso perché, ritenendosi che il vettore debba programmare la sua attività tendo conto del rischio che si verifichi un impedimento, è chiaro che «nessun evento, in sé, può costituire una circostanza eccezionale»⁽¹⁶⁾.

La forzatura è ancor più evidente in caso di eventi rispetto ai quali è ancor più difficile sostenerne l'inerenza dell'attività del vettore, né si può ipotizzare un controllo sugli stessi, o l'adozione di speciali misure preventive⁽¹⁷⁾.

È emblematica, in proposito, la vicenda relativa ai danni causati all'aeromobile urtato da una scaletta mobile d'imbarco⁽¹⁸⁾, che sono stati qualificati come «problema tecnico», e quindi inerenti all'attività del vettore, perché «nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, simili scalette o passerelle mobili vengono necessariamente utilizzate ... [omissis]... e che quindi i vettori aerei si trovano con regolarità ad affrontare situazioni correlate all'impiego di siffatte scalette mobili»⁽¹⁹⁾. In sostanza il vettore è responsabile di tutto quanto si frapponga alla realizzazione del volo con puntualità, ferma restando la possibilità di regresso verso i terzi responsabili⁽²⁰⁾.

I danni da *bird strike*⁽²¹⁾, invece, non essendo intrinsecamente correlati al funzionamento dell'aeromobile, non sarebbero inerenti all'attività del vettore, sebbene — in base alle reali caratteristiche del fenomeno — l'eventualità di un impatto con un volatile a bassa quota è tutt'altro che imprevedibile o eccezionale⁽²²⁾.

Anche in questo caso la soluzione data al problema è stata superficiale e insoddisfacente perché, nel lasciare al giudice del merito il compito di verificare l'adozione delle misure necessarie da parte del vettore, non si è chia-

(16) V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit., 182.

(17) A. KINGA, P. MENDES DE LEON, *op. cit.*, 105, rilevano che in questo modo si va oltre lo scopo voluto dalla Commissione nell'elaborare il regolamento, che era solo quello di ridurre il numero di voli cancellati per ragioni commerciali e non anche di penalizzare i vettori.

(18) Il riferimento è all'ordinanza 14 novembre 2014, in *Dir. trasp.* 2016, 155, con nota di L. LEONE, *Ancora sulle circostanze eccezionali in caso di cancellazione del volo: una carente risposta per una circostanza riferita ad un volo precedente*.

(19) Punto 19.

(20) Secondo T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62, tale affermazione non tiene conto della realtà commerciale in cui il regresso non è fattibile o non è economicamente conveniente, soprattutto in relazione alla posizione contrattuale delle parti.

(21) C. giust. 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, in *Dir. trasp.* 2017, 974, con nota di V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*.

(22) V. sul punto le considerazioni di V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, cit., 986, 987.

rito se la programmazione dei voli debba tener conto dello specifico indice di rischio di un dato aeroporto ⁽²³⁾.

Proprio tale aspetto, invece, assume una particolare importanza perché, esattamente come ciò è richiesto in caso di guasto tecnico, altrettanto si potrebbe prospettare in caso di *bird strike*, con la differenza che la prematura difettosità del pezzo può essere totalmente imprevedibile, mentre la presenza di volatili può essere considerata probabile in base a precise percentuali di rischio.

2. *Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia. Il F.O.D. e le circostanze eccezionali connesse a problemi tecnici* — Con le sentenze in esame la lista di eventi da qualificare si arricchisce di due nuove ipotesi, chiaro sintomo dell'incertezza che regna in materia.

Nel primo caso, il *foreign object damage (F.O.D.)* — che la Corte qualifica come circostanza eccezionale — è un guasto tecnico provocato da un residuo in pista, secondo un nesso eziologico non dissimile da quanto accade per i danni causati dall'urto di una scaletta mobile di imbarco o dalla collisione con un volatile.

Si deve, dunque, capire perché l'impatto con viti e volatili è una circostanza eccezionale, mentre quello con le scalette d'imbarco no. Secondo i giudici comunitari la soluzione deve essere ricercata nel rapporto che intercorre tra danni e sistema di funzionamento dell'aeromobile. In proposito è interessante notare che quando la Corte ha introdotto il concetto di «inerenza» lo ha rapportato «al normale esercizio dell'attività del vettore» ⁽²⁴⁾, e così anche nei giudizi successivi, fino a quando è stato riferito al funzionamento dell'aeromobile ⁽²⁵⁾. Il cambiamento ha delle conseguenze importanti perché circoscrive l'ambito di responsabilità del vettore, escludendo ogni giudizio su aspetti diversi dal funzionamento dell'aeromobile. Secondo la Corte se il difetto deriva dalla collisione con un oggetto estraneo (sia esso un volatile o un chiodo) si deve considerare l'aeromobile, e quindi non sussiste alcuna inerenza; quando, invece, si tratta di un dispositivo utilizzato nell'ambito del trasporto aereo (come la scaletta di imbarco) si deve considerare la più generale attività del vettore sebbene — nel caso di specie — la scaletta non fosse stata da lui utilizzata. Il parametro, quindi, si allarga o restringe a seconda che si voglia o meno riconoscere l'esonero. Il criterio di-

⁽²³⁾ Cfr. V. CORONA, *loc. cit.*, 989.

⁽²⁴⁾ V. punti 23, 26 e 27 della sentenza 22 dicembre 2008 (*Wallentin-Hermann*), in *Dir. trasp.* 2009, 801 ss.

⁽²⁵⁾ L'inerenza all'attività del vettore è ancora utilizzata nei casi *McDonagh* (punto 29), *Siewert* (punti 18 e 19) e *van der Lans* (punti 36 e 42). Il mutamento si ha nel caso *Pešková e Peška*, (punto 24).

scretivo, allora, resta del tutto oscuro, perché nelle ipotesi considerate l'attenzione all'attività aeronautica è la medesima e in entrambe i danni derivano dalla negligenza del gestore aeroportuale. Se con l'espressione «circostanze eccezionali» si allude a circostanze fuori dalla norma ⁽²⁶⁾, l'eventualità di entrare in contatto con un volatile ⁽²⁷⁾, con una scaletta o con un chiodo è la stessa, e si tratta solo di decidere se considerarla «normale» o «fuori dalla norma».

Quanto alla possibilità di controllo, la presenza di residui in pista (e di tutti gli oggetti non destinati alle operazioni di volo) ricade nella responsabilità dell'operatore aeroportuale, rispetto alla quale il vettore non può avere alcun controllo ⁽²⁸⁾. Non si comprende come si possa affermare il contrario se si tratta di strumenti utilizzati dal *ground handler* in favore di altri vettori.

3. *La chiusura della pista per la presenza di carburante* — Pur non essendo in alcun modo innovativa, la sentenza *Germanwings* è divenuta subito il precedente di riferimento per la decisione della seconda controversia.

Anche in questo caso è palese il disorientamento del giudice del rinvio, che giunge a chiedere se la fuoriuscita di carburante debba considerarsi come «evento» in base al punto 22 della sentenza *Wallentin-Hermann*, o come «circostanza eccezionale» di cui al considerando n. 14. Il quesito è evidentemente pletorico perché l'evento altro non è che la sopravvenienza impeditiva potenzialmente idonea a costituire una circostanza eccezionale.

Quanto all'inerenza dell'evento all'attività del vettore la soluzione del caso segue pedissequamente il precedente richiamato.

C'è tuttavia un aspetto che merita di essere sottolineato, laddove si precisa che la fuoriuscita di carburante, in tanto non è inerente al funzionamen-

⁽²⁶⁾ V. sentenza *McDonagh* punto 29.

⁽²⁷⁾ Per il rapporto tra *bird strike* e caso fortuito v. V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, cit., 987. Secondo l'avvocato generale la frequenza non costituisce un elemento rilevante (punto 60). Al contrario l'avvocato generale della causa *Pešková e Peška* ritenne che le collisioni con i volatili costituiscono un fenomeno frequente e noto, e non possano considerarsi eccezionali.

⁽²⁸⁾ Per l'avvocato Tanchev tale responsabilità deriva dal reg. (UE) n. 139/2914, il cui allegato IV «Capo C — Manutenzione dell'aeroporto (ADR.OPS.C)», prevede che «a) Il gestore aeroportuale ispeziona le superfici di tutte le aree di movimento inclusi le pavimentazioni (piste, vie di rullaggio e piazzali), le aree adiacenti e di drenaggio per valutarne regolarmente le condizioni, nell'ambito di un programma di manutenzione preventiva e correttiva dell'aeroporto» e «b) Il gestore aeroportuale deve: 1) curare la manutenzione delle superfici di tutte le aree di movimento con l'obiettivo di evitare e rimuovere tutti i residui ed oggetti che potrebbero causare danni agli aeromobili o compromettere il funzionamento dei sistemi di bordo; 2) curare la manutenzione delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali al fine di impedire la formazione di irregolarità pericolose».

to dell'aeromobile in quanto non provenga da quell'aeromobile o da altro appartenente alla flotta del vettore. Letta a contrario significa, irragionevolmente, che il combustibile fuoriuscito da un qualsiasi aeromobile del vettore deve ritenersi inerente al sistema di funzionamento dell'apparecchio in ritardo.

Vi è poi un altro aspetto da segnalare che concerne, più specificamente, il rapporto causale tra la presenza del carburante, la decisione di chiudere la pista e il ritardo. Per l'avvocato generale — e per la Commissione — il nesso eziologico sussiste solo con la decisione delle autorità di chiudere la pista, che influisce come causa esogena a prescindere dal «motivo soggiacente a detta decisione», purché non fosse prevedibile o pianificata, e rispetto alla quale il vettore non può esercitare alcun controllo, come sarebbe confermato anche dal considerando n. 15.

La dichiarata irrilevanza del motivo è, tuttavia, smentita subito dopo quando, nell'elencare gli eventi che secondo la Corte rappresentano circostanze eccezionali, si contempla la chiusura dello spazio aereo per l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull.

La Corte non prende in considerazione questo interessante problema, anche se sembra potersi inferire che — al contrario — il motivo sia rilevante, perché in più punti si precisa che la fuoriuscita di carburante non deve essere riconducibile a uno degli aerei del vettore in questione.

In conclusione, a prescindere dal risultato qualificatorio cui pervengono, nelle sentenze in esame emergono diversi aspetti di debolezza, a partire dal concetto di «inerenza». Proprio tali difficoltà applicative hanno indotto il Parlamento europeo ad apportare un emendamento che — rispetto alla proposta della Commissione — ne elimina ogni riferimento, perché il termine «'inerenti' non è chiaro, e ha significati diversi nelle varie lingue. Un vettore aereo che ha agito in piena conformità alle norme e agli obblighi di sicurezza e manutenzione e che, quindi, ha fatto tutto ciò che è in suo potere per evitare una perturbazione del servizio, non deve essere punito attraverso l'obbligo di pagare un risarcimento. In realtà, il pagamento di risarcimenti può incentivare un migliore comportamento delle compagnie aeree solo se la causa è effettivamente sotto il loro controllo». Pertanto, le circostanze eccezionali sono quelle che «sfuggono al controllo del vettore aereo interessato, nel normale esercizio della sua attività ed esulano dagli obblighi imposti dalle pertinenti norme di sicurezza da osservare» (29).

De iure condito, stante la perdurante mancanza di parametri certi, è indubbio che la qualificazione delle circostanze eccezionali continuerà ad affannare i giudici nazionali e comunitari, in un panorama di grande discrezionalità della Corte e di contraddizioni dei precedenti.

VALENTINA CORONA

(29) Proposta COM 13 marzo 2013 n. 130 fin.

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. II, 1 MARZO 2018 N. 4866

Pres. PETITTI - Rel. CARRATO

Filanto s.p.a. in liquidazione (avv. C. Finiguerra)
c. *Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo di Bari*

Trasporto di cose - Trasporto stradale - Vettore straniero munito di titolo autorizzativo contraffatto - Confisca della merce ex art. 7, comma 2, d.lg. n. 286/2005 - Responsabilità del proprietario della merce - Presupposti.

RIASSUNTO DEI FATTI — La società albanese Filanto (controllata dalla s.p.a. Filanto) stipulò con un vettore albanese un contratto avente ad oggetto il trasporto di un carico di calzature, suole e tomaie di proprietà della s.p.a. Filanto e alla medesima destinata. All'atto dello sbarco nel porto di Bari il conducente del mezzo fu trovato in possesso di un titolo autorizzativo risultato, ad un successivo controllo, contraffatto. Il Prefetto di Bari emanò quindi ordinanza di confisca della merce ai sensi degli art. 7 del d.lg. n. 286/2005 e 20 della l. n. 689/1981, contro cui la Filanto s.p.a. propose opposizione. Il Tribunale di Bari con sentenza n. 1641/2012 rigettò l'opposizione con provvedimento poi confermato con sentenza n. 1504/2013 dalla Corte di appello di Bari.

In caso di autotrasporto effettuato da un vettore privo di titolo autorizzativo, la sanzione accessoria della confisca della merce trasportata non può — in difetto della sussistenza dell'elemento soggettivo (almeno) della colpa — essere considerata legittima ove applicata al proprietario della merce (destinatario, in via generale, di tale misura accessoria, ove prevista obbligatoriamente) nei cui confronti non sia emerso che abbia partecipato all'affidamento del trasporto al vettore abusivo o che si sia comportato in modo specificamente negligente rispetto all'accertamento della regolarità del trasportatore (non essendo, tuttavia, esigibile tale obbligo di vigilanza, da parte dello stesso, fino al punto di dover — per la sua qualità — provvedere anche all'accertamento del possesso, da parte dell'autotrasportatore, delle prescritte autorizzazioni) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ V. la nota di F. MANCINI, a p. 905.

CONSIDERATO — che avverso la suddetta sentenza di appello ha proposto tempestivo ricorso per cassazione la s.p.a. Filanto articolato in tre motivi, al quale ha resistito con controricorso l'intimato Ufficio Territoriale del Governo di Bari; — che, in particolare, con il primo motivo la società ricorrente ha dedotto la falsa ed erronea applicazione ed interpretazione di legge, ai sensi dell'art. 360, comma 1, n. 3, c.p.c. in relazione alla l. n. 689 del 1981, art. 13, comma 2 e art. 20, comma 5 e al d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2 e della l. n. 298 del 1974, art. 26, comma 2, stante la vigenza del «principio di personalità dell'illecito amministrativo» di cui alla l. n. 689 del 1981, art. 3 (elemento soggettivo della propria azione od omissione cosciente e volontaria), oltre che in ordine al difetto di prova e alla conseguente violazione dell'art. 2697, comma 1, c.c.; — che, con la seconda censura, la stessa ricorrente ha denunciato il vizio di omessa ed insufficiente motivazione sul fatto fondamentale e decisivo della controversia circa l'imputazione «concorsuale» dell'addebito alla stessa e, quindi, della sua «responsabilità» in ordine alla violazione materialmente commessa dal vettore straniero che aveva prodotto all'autorità doganale italiana documenti «debitamente compilati e vidimati in dogana» ma risultati, successivamente, falsi o contraffatti, dei quali non poteva essere scoperta («ex ante») la relativa falsità, usando l'ordinaria diligenza; che, con la terza doglianza, la ricorrente ha prospettato un ulteriore vizio di omessa od insufficiente valutazione delle risultanze processuali e, comunque, per mancata assunzione della prova testimoniale richiesta da essa ricorrente sia in primo che in secondo grado e — di fatto — disattesa da entrambi i giudici di merito, senza adottare sul punto alcuna espressa motivazione o giustificazione, circa la mancata istruttoria della causa, in tal senso deducendo anche la nullità del procedimento per *error in procedendo* in relazione all'art. 360, comma 1, n. 5, c.p.c.; — che, in effetti, malgrado la formale scomposizione del ricorso nei richiamati tre motivi come indicati nella sua premessa (v. pag. 2-3), lo svolgimento del percorso logico-giuridico confutativo della sentenza di appello impugnata è complessivamente riferito alla censura (pacificamente ammissibile) — correlata a plurime violazioni o false applicazioni di leggi — riportata come prima, nel mentre le altre due doglianze non risultano poi propriamente sviluppate e, in ogni caso, sono state rivolte ad assunti vizi di omessa od insufficiente motivazione avendo come riferimento la precedente formulazione dell'art. 360, comma 1, n. 5 c.p.c. (non più applicabile con riguardo ai ricorsi formulati per l'impugnazione delle sentenze pub-

blicate dopo l'11 settembre 2012, ai sensi del d.l. n. 82 del 2012, art. 54, comma 3, convertito con modifiche dalla l. n. 134 del 2012 e la sentenza in questione risulta pubblicata 14 novembre 2013), senza porre, invece, riferimento al solo «omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio che è stato oggetto di discussione» (come ora consentito dal novellato dell'art. 360 cit., comma 1, n. 5), che è stato, invero, affrontato dal giudice di secondo grado; — che, ad avviso del collegio, il ricorso, così come delimitato, è fondato; — che, in effetti, con l'enucleato motivo fondante del ricorso incentrato sulle dedotte violazioni e/o false applicazioni del d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2 e della l. n. 298 del 1974, art. 26, comma 2 (in correlazione con la l. n. 689 del 1981, art. 13, comma 2 e art. 20, comma 5), nonché della citata l. n. 689 del 1981, art. 3 e dell'art. 2697 c.c., comma 1, la società ricorrente ha dedotto, in sostanza, la non addebitabilità ad essa della violazione amministrativa presupposta dall'ordinanza di confisca notificata ed opposta, asserendo che la sentenza di appello sarebbe andata in contrasto con il principio di personalità dell'illecito amministrativo, sostenendo che, in particolare, la responsabilità — soprattutto ai fini della confisca — non avrebbe potuto essere ascritta, nella fattispecie, alla stessa società deducente, bensì alla società estera (Filanto Albania sh.pk) da lei controllata, quale effettiva committente del contestato autotrasporto dall'estero; — che, prima di esaminare *funditus* la doglianza, appare opportuno riportare il testo delle due richiamate norme speciali contenute, rispettivamente, nella l. 6 giugno 1974, n. 298, art. 26, al comma 2 (recante «Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada»), e nel d.lg. 21 novembre 2005, n. 286, art. 7, comma 2 (recante «Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore»), i quali così recitano: a) l. n. 298 del 1974, art. 26, comma 2 (Esercizio abusivo dell'autotrasporto): chiunque affida l'effettuazione di un autotrasporto di cose per conto di terzi a chi esercita abusivamente l'attività di cui all'art. 1 o ai soggetti di cui all'art. 46 della presente legge, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni (ora da euro 1.549,37 ad euro 9.296,22); b) d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2 (responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce): ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui alla l. 6 giugno 1974 n. 298, art. 26, commi 1 e 3 e

successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui alla l. 6 giugno 1974 n. 298, art. 26, comma 2, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate, ai sensi della l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 20 e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui al d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, art. 12 e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi della l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 19 e successive modificazioni; — che, nell'interpretazione di tali disposizioni normative, deve, in particolare, osservarsi che — in conformità al dettato del principio e criterio direttivo rinvenibile nella legge delega n. 32 del 2005, art. 2 — con il d.lg. n. 286 del 2005 al citato art. 7, è stato esplicitamente introdotto il principio della responsabilità «soggettiva» per violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione sia a carico del vettore che a carico di una ulteriore classe di soggetti (committente, «caricatore» e proprietario delle merci) alle condizioni che tale loro responsabilità (soggettiva) sia «accertata» e che essi agiscano «nell'esercizio di una attività di impresa o di funzioni pubbliche», con la conseguenza che l'uso dell'attributo «soggettiva» riferito alla suddetta responsabilità depone univocamente per una opzione contraria all'introduzione di una responsabilità di natura oggettiva e/o vicaria, sicché deve escludersi, in via ermeneutica, l'ipotesi che il legislatore abbia inteso prevedere una forma di responsabilità per illeciti compiuti senza colpa e per illeciti compiuti da altri (e segnatamente da soggetti delle cui azioni un operatore dovrebbe rispondere per via di un rapporto di ausiliarità nell'esecuzione del contratto *ex* art. 1228 c.c. o di subordinazione o parasubordinazione nell'organizzazione della propria impresa *ex* art. 2049 c.c.); — che, inoltre, con riferimento all'ambito sanzionatorio amministrativo e specificamente in ordine all'interpretazione della norma generale di cui alla l. n. 689 del 1981 art. 3 (contemplante la disciplina dell'elemento soggettivo), il legislatore ha imposto che, ai fini della configurazione della responsabilità per violazioni amministrative riconducibili a condotta attiva od omissiva, è richiesto, che l'autore abbia agito almeno

con coscienza e volontà, sia essa dolosa o colposa; — che, alla stregua del citato d.lg. n. 286 del 2005, art. 2, con riferimento alle definizioni e ai ruoli attribuiti ai soggetti che si inseriscono nella cosiddetta «filiera del trasporto», si intende per: — vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada; — committente, l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore; — caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto; — che, sulla premessa della differenziazione dei predetti ruoli (e di quello del proprietario della merce oggetto di trasporto), è emerso, per quanto accertato in fatto nella sentenza impugnata, che il trasporto della merce poi sequestrata al porto di «(omissis)» (ed oggetto dell'impugnata ordinanza di confisca) era stato commissionato dalla società di diritto albanese Filanto Albania sh.pk. (controllata per effetto del possesso di quote del relativo capitale sociale dalla controllante Filanto s.p.a.-Italia, proprietaria e destinataria del carico in territorio italiano) ad un vettore albanese, il cui autista, al momento della verifica della regolarità del trasporto internazionale da parte della locale Guardia di finanza all'atto dello sbarco (dopo essere partito da «(omissis)», in territorio albanese) nel porto di Bari, era stato trovato in possesso di un permesso autorizzativo che, solo all'esito di un più approfondito successivo controllo (non essendone accertabile la falsificazione *prima facie*), era risultato contraffatto, ragion per cui si era provveduto alla contestazione della violazione conseguente alla mancanza di autorizzazione (per difetto di titolo autorizzativo al trasporto internazionale) e al contestuale sequestro della merce trasportata, a cui aveva fatto seguito (in risposta al ricorso in opposizione ai sensi dell'art. 19 della legge n. 689/1981 da parte della Filanto s.p.a. Italia, proprietaria della merce stessa) l'emanazione — da parte del Prefetto di Bari — dell'ordinanza di confisca nei confronti dell'attuale ricorrente, in applicazione del combinato disposto dei già menzionati del d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2 e della l. n. 689 del 1981, art. 20; — che, in particolare modo, con la sentenza qui impugnata, la Corte di appello di Bari — confermando l'impostazione motivazionale del giudice di primo grado — ha ritenuto sussistente la

responsabilità per omissione della predetta Filanto s.p.a. Italia sul presupposto che la stessa sarebbe stata tenuta ad adoperare una maggiore diligenza diretta precipuamente alla verifica, oltre che dell'iscrizione del vettore all'apposito albo, anche dell'autorizzazione al trasporto internazionale, ragion per cui non avrebbe potuto escludersi la sua responsabilità per effetto della sua allegata buona fede, configurandosi, quantomeno, un suo concorso nella realizzazione dell'illecito amministrativo a titolo di colpa omissiva; — che il principio giuridico affermato dalla Corte barese in relazione allo svolgimento della vicenda fattuale così come ricostruita non è meritevole di adesione, dal momento che — proprio in relazione alla diversità dei ruoli esercitati nella filiera del trasporto internazionale e all'individuazione delle condotte in concreto esigibili anche in correlazione alla necessaria sussistenza dell'elemento soggettivo da parte dei differenti potenziali concorrenti — nella fattispecie non poteva ritenersi che fosse esigibile, da parte della Filanto s.p.a. (quale proprietaria e destinataria della merce), una diligenza così incisiva fino a potersi da essa pretendere di dover controllare la regolarità del documento di trasporto utilizzato dal vettore albanese al momento della partenza dall'estero, la cui attività di trasporto per il trasferimento del carico in Italia era stata commissionata direttamente da una società estera (ancorché collegata, sul piano economico-commerciale, con quella di destinazione) con apposita convenzione formale ad una ditta di autotrasporti che era risultata regolarmente iscritta all'Albo nazionale dei trasportatori in conto terzi in Albania; — che, perciò, con riferimento alla specifica fattispecie, diversamente da quanto ritenuto dalla Corte territoriale in merito alla ravvisata responsabilità — (anche) della ricorrente in ordine all'accertata contraffazione del titolo autorizzativo al trasporto internazionale, deve, invece, rilevarsi che la Filanto s.p.a. Italia avrebbe dovuto considerarsi — in ragione della sua qualità (ed in difetto di un puntuale riscontro diretto a comprovare il contrario in relazione alla concreta vigilanza eventualmente adottata anche sulla specifica condotta attuata dal vettore straniero) — esente da colpa, dovendosi ritenere non onerata, in concreto, all'osservanza del peculiare obbligo di controllare *ex ante* le modalità operative dell'esercizio del trasporto (internazionale, nella specie), emergendo, in via ordinaria, l'estraneità del «proprietario» della merce rispetto alla violazione imputabile al vettore (e, al limite, al diretto committente in concorso) in ordine all'utilizzazione di titolo di trasporto poi rivelatosi contraffatto; — che, dunque, la disposizione di cui al d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2,

non pone a carico del proprietario della merce, del committente del trasporto e del vettore una (reciproca) responsabilità per fatto altrui, poiché essi — in dipendenza del rispettivo ruolo svolto e degli specifici obblighi di vigilanza loro incombenti — rispondono ciascuno per fatto proprio, sicché la relativa responsabilità resta regolata dai principi generali in materia di sanzioni amministrative e, in particolare, da quello della responsabilità almeno per colpa, sancito — per l'appunto — dalla l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 3, principi ai quali il legislatore non ha inteso derogare anche nella speciale materia della disciplina degli autotrasporti (cfr., per opportuni riferimenti in un'ottica costituzionale, Corte cost., ord. n. 3/1989 e 118/2011); — che, di conseguenza, deve essere enunciato il principio di diritto secondo cui la sanzione accessoria della confisca (cui al d.lg. n. 286 del 2005, art. 7, comma 2 e della l. n. 689 del 1981, art. 20) non può — in difetto della sussistenza dell'elemento soggettivo (almeno) della colpa — essere considerata legittima ove applicata al proprietario della merce (destinatario, in via generale, di tale misura accessoria, ove prevista obbligatoriamente) nei cui confronti non sia emerso che abbia partecipato all'affidamento del trasporto al vettore abusivo o che si sia comportato in modo specificamente negligente rispetto all'accertamento della regolarità del trasportatore (non essendo, tuttavia, esigibile tale obbligo di vigilanza, da parte dello stesso, fino al punto di dover per la sua qualità provvedere anche all'accertamento del possesso, da parte dell'autotrasportatore, delle prescritte autorizzazioni); — che, in definitiva, il ricorso deve essere accolto, con conseguente cassazione della sentenza impugnata ed il rinvio ad altra sezione della Corte di appello di Bari che, nel conformarsi — ai sensi dell'art. 384, secondo comma, c.p.c. — al su riportato principio di diritto (ai fini della decisione della controversia), provvederà a regolare anche le spese della presente fase di legittimità.

La cosiddetta responsabilità condivisa all'esame della Corte di cassazione.

1. Con l'ordinanza in commento ⁽¹⁾ la Corte di cassazione affronta la disciplina della cosiddetta «responsabilità condivisa» nell'ipotesi di affidamento del trasporto a vettore terrestre privo di valido titolo abilitativo, con particolare riferimento alla posizione del proprietario delle merci, giungen-

(1) Pubblicata anche in *Dir. mar.* 2018, 422, con nota redazionale di M. Musi.

do ad una soluzione del caso specifico sostanzialmente condivisibile, non senza passaggi argomentativi che destano qualche perplessità.

Nella vicenda che ha dato origine alla pronuncia, una società albanese stipulava un contratto di trasporto terrestre di merci con un vettore il quale, nel corso di un controllo, veniva trovato in possesso di un titolo abilitativo (così genericamente indicato nel testo dell'ordinanza) risultato, ad un successivo e più approfondito esame, contraffatto. La Prefettura contestava, quindi, la violazione dell'art. 7, comma 2, del d.lg. 21 novembre 2005 n. 286 e comminava la confisca del carico. La società italiana proprietaria della merce, che peraltro deteneva le quote di maggioranza della società committente, si opponeva alla confisca sostenendo l'estraneità alla violazione, imputabile semmai al vettore o al committente stesso.

Per meglio comprendere la questione, appare utile ricordare che l'art. 7 del d.lg. n. 286/2005, sotto la rubrica «responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce» introduce un regime di responsabilità amministrativa volto a tutelare, mediante la previsione di un peculiare apparato sanzionatorio, la sicurezza e la regolarità amministrativa nella circolazione nonché la sicurezza sociale.

In particolare, al comma 2, la citata norma prevede un sistema definito di responsabilità condivisa o di filiera che, nel ribadire il trattamento sanzionatorio per il vettore, estende le sanzioni stabilite dall'art. 26, comma 2, della l. n. 298/1974 al committente, al caricatore e al proprietario della merce (ove svolgono attività di impresa o pubbliche funzioni) ⁽²⁾, nei casi in cui affidino un servizio di trasporto ad un vettore sprovvisto del titolo abilitativo oppure che operi violando i limiti e le condizioni in esso previsti oppure ancora ad un vettore straniero senza titolo idoneo per lo svolgimento della prestazione in territorio italiano. L'apparato sanzionatorio viene completato dalla comminatoria della confisca del carico trasportato come conseguenza dell'illecito amministrativo ⁽³⁾.

(2) Il dato che il legislatore abbia voluto escludere dall'ambito di applicabilità della norma la posizione degli operatori privati si ricava espressamente dai criteri direttivi della legge delega (art. 2, comma 2, lett. b) n. 3 della l. n. 32/2005). Secondo F. TORIELLO, *Temi civilistici nella riforma dell'«autotrasporto» (responsabilità civile, limite risarcitorio, forma del contratto)* in *Contratto e impresa* 2007, 1159 ss. tale scelta legislativa conferma la finalità di deterrenza perseguita in quanto implica la volontà di esercitare una pressione su soggetti economicamente forti e quindi tendenzialmente più in grado di indurre il vettore alla violazione delle regole.

(3) Quella di cui all'art. 7, comma 2, del d.lg. n. 286/2005 non è l'unica ipotesi di responsabilità condivisa introdotta dalla norma. Con particolare riguardo alla tutela della sicurezza della circolazione, il comma 3 prevede la responsabilità di vettore, caricatore, committente e proprietario delle merci per la violazione di alcune norme del codice della strada da parte del conducente nel caso in cui abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle merci e sia accertato che la violazione sia conseguenza delle istruzioni fornite al conducente.

È stato recentemente osservato come la richiamata disposizione delinei non una forma di responsabilità solidale bensì concorsuale che si rifà, quindi, sul piano dei principi generali, all'art. 5 della l. n. 689/1981, norma che rende applicabile la sanzione pecuniaria per gli illeciti amministrativi a tutti coloro che abbiano dato un contributo alla realizzazione del fatto ⁽⁴⁾.

L'intento perseguito dal legislatore è chiaramente quello di disincentivare attraverso lo strumento sanzionatorio fenomeni di abusivismo ⁽⁵⁾, rilevanti anche sul piano della sicurezza della circolazione, inducendo il vettore e gli altri soggetti coinvolti nell'attività di trasporto, tra cui il proprietario delle merci, ad operare secondo le regole.

Senonché la scelta del legislatore di coinvolgere soggetti estranei alla stipulazione del contratto di autotrasporto di merci nel controllo della legittimità della condotta del vettore pone alcuni problemi interpretativi e di coordinamento rispetto ai principi generali in materia di illecito amministrativo.

2. Il primo aspetto che assume rilievo riguarda la natura della responsabilità in parola e viene correttamente risolto nell'ordinanza in commento negando si tratti di responsabilità oggettiva o per fatto altrui. Tale conclusione risulta corroborata sia sul piano dei criteri direttivi della legge delega sia, e soprattutto, sul piano dei principi generali in materia di illecito amministrativo. Sotto il primo profilo l'assunto trova appiglio nel dato testuale dell'art. 2, comma 2, lett. b) n. 3, della legge n. 32/2005, che evoca il concetto di responsabilità soggettiva del vettore e, sebbene non altrettanto espressamente, degli altri operatori della filiera, con l'ulteriore specificazione, in quest'ultimo caso, della necessità di preventivo accertamento ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ Cfr. D. CASCIANO, *La responsabilità solidale del committente nel contratto di autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Dir. trasp.* 2017, 883, 885 s.

⁽⁵⁾ Si ritiene che il regime sanzionatorio di cui all'art. 7, comma 2, d.lg. n. 286/2005 costituisca la contromisura adottata dal legislatore per perseguire l'obiettivo della sicurezza nella circolazione a seguito dell'abrogazione, da parte dello stesso intervento normativo, delle tariffe obbligatorie a forcella. Come noto, tale sistema, essendo volto ad assicurare l'equa remunerazione dell'impresa di trasporto, aveva anche la finalità di evitare che il diverso potere contrattuale dei contraenti potesse influire negativamente sulle modalità di esecuzione della prestazione di trasporto e sulla manutenzione dei veicoli; cfr. S. VERNIZZI, *La nuova disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Resp. civ e prev.* 2006, 1167, 1173; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto di merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, 101 ss. Sul tema cfr. anche L. CILIA, *Il Riassetto normativo del settore dell'autotrasporto*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2006. 4-5, 831 ss.

⁽⁶⁾ La legge delega, al citato art. 2, comma 2, lett. b) n. 3, ha previsto fra i principali criteri direttivi l'introduzione della responsabilità soggettiva del vettore per la

Quanto al secondo e più decisivo aspetto, la Cassazione pone l'accento sul disposto dell'art. 3 della l. n. 689/1981 che, come noto, reca la disciplina dell'elemento soggettivo nell'illecito amministrativo, stabilendo, in analogia con la struttura dell'illecito penale, che per la configurazione della relativa responsabilità è necessario che la condotta del trasgressore sia almeno colposa.

Tale impostazione ha anche il merito di recepire le indicazioni fornite dalla Corte costituzionale che, in relazione ad analoga ipotesi di responsabilità condivisa prevista da una norma del codice della strada in materia di trasporto di materiali pericolosi, ha affermato che, in capo ai soggetti coinvolti, sussistono autonomi obblighi di comportamento che costituiscono il presupposto per la configurabilità della colpa ⁽⁷⁾.

Sempre sul piano dei principi generali infine non va sottaciuto che la previsione della confisca quale misura accessoria alla violazione integra un ulteriore elemento a favore della natura soggettiva della responsabilità in esame, ove si consideri che, per poter essere legittimamente disposta, la predetta misura ablativa necessita comunque di un coefficiente di colpevolezza non potendo, come noto, colpire il terzo in buona fede.

3. Chiarita la natura soggettiva della responsabilità in esame, la successiva questione consiste nel comprendere quando la condotta del proprietario delle merci possa ritenersi colposa e quindi astrattamente sanzionabile.

Secondo l'ordinanza in esame, occorre anzitutto chiedersi se nella specie emergano elementi da cui desumere che il soggetto abbia «affidato» il trasporto al vettore irregolare. Invero la norma dispone che le sanzioni debbano applicarsi al committente, al caricatore e al proprietario delle merci «che affidano il servizio di trasporto ad un vettore» e quest'espressione, in effetti, non pare consenta un'interpretazione diversa da quella che, nel riferito quadro di responsabilità per colpa, vi scorge la necessaria partecipazione nella scelta del vettore incaricato e quindi profili di *culpa in eligendo*.

Se, sotto tale profilo, particolari problemi non sorgono con riguardo al committente, la norma rischia di poter essere raramente applicata nei confronti del caricatore ed, a maggior ragione, del proprietario delle merci, poiché questi soggetti, nella prassi, difficilmente svolgono un ruolo attivo nell'individuazione del vettore da incaricare ⁽⁸⁾. È significativo, del resto, che,

violazione delle disposizioni in materia di circolazione e, «ove accertata», della responsabilità a carico del committente, del caricatore e del proprietario delle merci. Secondo F. TORIELLO, *Temi civilistici nella riforma dell'«autotrasporto»*, cit., 1160, tale inciso ed in particolare l'uso del verbo «accertare» allontanerebbe ulteriormente l'opzione che possa trattarsi di responsabilità per fatto altrui.

⁽⁷⁾ Cfr. C. cost. 7 aprile 2011 n. 118.

⁽⁸⁾ N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, Milano, 2009, 70 ss.

anche nella vicenda in esame, nonostante la indubbia particolarità costituita dallo stretto collegamento tra società proprietaria delle merci e società mittente, i giudici abbiano comunque valorizzato la distinzione di ruoli nella filiera tra i due soggetti, ritenendo che non fosse emersa la circostanza dell'affidamento delle merci al vettore da parte del proprietario delle stesse.

Se già tale rilievo è tale da condurre ad escludere nella specie la sussistenza di profili di responsabilità in capo al proprietario delle merci, un altro elemento rafforza, secondo la Corte, tale conclusione: si tratta della considerazione, da un lato, dell'inesigibilità nei confronti di tale soggetto di un obbligo di vigilanza che si spinga fino a poterlo ritenere onerato della verifica *ex ante* delle modalità operative dell'esercizio del trasporto; dall'altro, dell'estraneità del proprietario rispetto ad una violazione consistente nell'utilizzazione da parte del vettore di un titolo risultato contraffatto.

L'assunto è condivisibile nella parte in cui attribuisce rilevanza alla specificità del caso concreto, ritenendo che al proprietario delle merci non possa essere rimproverato di aver colposamente ignorato l'irregolarità del titolo abilitativo posseduto dal vettore, irregolarità consistente nella falsità ed emersa solo all'esito di un'indagine accurata da parte degli organi di controllo preposti. Sembra trattarsi, del resto, dell'applicazione al caso di specie del principio consolidato in giurisprudenza che ritiene integrata la buona fede quando l'errore sul fatto non era evitabile con l'uso della normale diligenza.

Meno convincente è la parte del ragionamento in cui la Corte sostiene in via generale che il proprietario delle merci non è onerato del controllo delle modalità operative del trasporto, non potendosi ritenere — si dice nell'ordinanza — tenuto ad una diligenza così incisiva da dover controllare la regolarità del documento di trasporto utilizzato dal vettore al momento della partenza dall'estero.

La statuizione implica un eccessivo alleggerimento dell'obbligo di vigilanza sull'operato del vettore da parte del proprietario delle merci, che non è autorizzato né dalla *ratio* della legge né dal dato normativo positivo.

Si allude in particolare all'art. 12, comma 3, d.lg. 286/2005 che impone al committente, al caricatore e al proprietario delle merci l'obbligo di accertarsi del legittimo esercizio da parte del vettore dell'attività di autotrasporto, rinviando proprio al sistema sanzionatorio di cui all'art. 7, comma 2, del medesimo decreto⁽⁹⁾.

Tale disposizione non può non essere interpretata nel senso della sussistenza dell'obbligo, anche in capo al proprietario del carico e anche in rela-

⁽⁹⁾ L'art. 12, comma 4, d.lg. n. 286/2005, ha previsto l'adozione di un modello di lista di controllo, poi disciplinato nel dettaglio da successivi decreti ministeriali, che individua in una serie di documenti di viaggio (riguardanti anche il trasporto internazionale), nonché nella verifica del regime autorizzativo del vettore e del contratto di trasporto, l'oggetto dei possibili controlli da parte degli organi preposti.

zione ad un viaggio internazionale, di attivarsi nella preliminare verifica dell'esistenza dei titoli necessari al regolare esercizio dell'attività di trasporto da parte del vettore ⁽¹⁰⁾.

Ciò non comporta che il proprietario delle merci debba essere considerato responsabile anche per la mancata presenza dei documenti prescritti a bordo del mezzo in concreto utilizzato per il trasporto, perché significherebbe, come è stato correttamente stabilito in una recente pronuncia di merito ⁽¹¹⁾, considerarlo tenuto alla realizzazione di una condotta ragionevolmente non esigibile ⁽¹²⁾.

FRANCESCO MANCINI

⁽¹⁰⁾ Tale obbligo, secondo una guida operativa pubblicata da un'associazione di categoria (e reperibile all'indirizzo https://www.confindustria.ud.it/index.php?schede/get_file_scheda/2344/2562), è da considerare assolto ove il proprietario, per il tramite del committente, si faccia parte diligente per richiedere la documentazione idonea (ed elencata nella medesima guida) atta a dimostrare la regolarità del vettore.

⁽¹¹⁾ Cfr. Trib. Milano 28 ottobre 2014 n. 12083 che ha affrontato una fattispecie in cui si contestava al committente la violazione dell'art. 7, comma 2, d.lg. n. 286/2005 per la mancanza sul mezzo utilizzato per il trasporto della copia conforme della licenza comunitaria, comunque posseduta dal vettore. Il giudice, premettendo che la norma contestata impone comunque l'obbligo di verificare preventivamente che il vettore sia in possesso del titolo abilitativo, ha riconosciuto la sussistenza dell'esimente della buona fede nella condotta del committente sul presupposto che non fosse esigibile la verifica della presenza della copia del titolo abilitativo sul mezzo che il vettore aveva in concreto utilizzato.

⁽¹²⁾ C. TINCANI, *I servizi di trasporto di cose su strada*, in *Il codice del trasporti* (a cura di L. Tullio-M. Deiana), Milano, 2011, 290, 291, si chiede se sia possibile in concreto il controllo sul comportamento del vettore da parte dei soggetti coinvolti nella responsabilità di filiera e ciò soprattutto nei viaggi più complessi in cui siano presenti più trasportatori e si faccia ricorso al subtrasporto, essendo inevitabile che in tali casi si dia fiducia al vettore contrattuale nella convinzione che si avvalga di subvettori in grado di operare in modo legittimo. Sull'argomento cfr. altresì N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di cose*, cit., 174, il quale, nell'evidenziare anche i riflessi sugli equilibri contrattuali e sul piano risarcitorio dell'eventuale condotta del vettore che, senza il consenso del committente, concluda un contratto di subtrasporto con un soggetto non in regola, mette in risalto la necessità di una clausola contrattuale per prevenire tali ipotesi (e confluita anche nei modelli contrattuali ministeriali).

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 2 MARZO 2018, N. 4915

Pres. VIVALDI - Rel. ARMANO - P.M. FINOCCHI GHERSI
Top Immobilier Scp (avv. F. Canepa e E. Righetti)
c. *Lloyd's Register Group Services Ltd* (avv. R. Sperati, R. Bressler e C. Kielland)

Veicoli - Sicurezza - Enti di classificazione - Responsabilità enti di classificazione - Affidamento terzi su certificazione - Prova conoscenza effettiva informazioni classe - Necessaria.



RIASSUNTO DEI FATTI — Nel gennaio del 2003, la Argos Shipping Agency s.r.l. in liquidazione stipulò un contratto per il noleggio della motonave battente bandiera maltese Redwood per eseguire il trasporto di merci deperibili da Amburgo ai porti libici di Tripoli. Prima del noleggio, la classificazione e il rilascio di certificati della nave in questione erano stati curati dal Lloyd's Register per un periodo di validità fino al 2007. Tuttavia, durante l'esecuzione del noleggio, l'Autorità portuale di Amburgo ordinò il fermo della nave per ragioni di sicurezza, avendo riscontrato alcuni difetti che impedivano la prosecuzione del viaggio. La sussistenza dei difetti che condussero al fermo della nave venne confermata successivamente anche dagli ispettori del Lloyd's Register e dell'Autorità marittima di Malta, i quali sospesero la classe della nave e prescissero l'effettuazione immediata e improrogabile di determinati interventi che avrebbero reso impossibile l'utilizzazione della nave per il trasporto di merci, rendendo necessaria per la società noleggiante la stipula di un nuovo contratto per il noleggio di un'altra imbarcazione.

La responsabilità extracontrattuale dell'ente di classificazione non discende dal mero errore nell'attribuzione della classe o nel rilascio della certificazione, bensì dall'affidamento del terzo sulla classe attribuita o sulla certificazione rilasciata e, quindi, dalla loro conoscenza da parte del terzo. Pertanto, qualora nel contratto di noleggio di una nave l'indicazione relativa alla classificazione attribuita all'imbarcazione risulti del tutto generica e non sia fornita dal noleggiatore la prova di aver previamente conosciuto in altro modo la classificazione attribuita alla nave, non sussistono gli estremi per la responsabilità dell'ente di classificazione rispetto ai danni sofferti dal noleggiatore a causa di una classificazione eseguita in modo non corretto, dovendo il

terzo provare di aver concluso il contratto facendo affidamento sul risultato dell'attività dell'ente di classificazione ⁽¹⁾.

RAGIONI DELLA DECISIONE — 1. Il Lloyd's Register ha preliminarmente eccepito la carenza di legittimazione ad agire, di titolarità del rapporto sostanziale e difetto di interesse ad agire della Top Immobilier SCP in relazione ai diritti nascenti dall'azione contrattuale, sul rilievo che dall'atto di cessione della Argos Shipping Agency alla Aldersgate Servicos De Consultoria, secondo il testo dell'originale inglese, risultava il riferimento specificamente all'azione extracontrattuale instaurata davanti al Tribunale di Genova e conseguentemente alla cessione dei diritti nascenti solo da tale azione.

Di conseguenza i diritti nascenti da una eventuale azione contrattuale non erano stati ceduti dalla Argos alla Aldersgate Servicos De Consultoria e di conseguenza da quest'ultima non potevano essere ceduti alla Top Immobilier SCP.

I primi due motivi di ricorso, relativi all'azione di natura contrattuale, erano quindi irricevibili e dovevano essere respinti.

2. L'eccezione è infondata perché dall'atto di cessione prodotto in giudizio si rileva che alla Aldersgate Servicos De Consultoria sono stati ceduti dalla Argos tutti i diritti e le obbligazioni derivanti e connessi con la causa instaurata davanti al Tribunale di Genova e pendente presso la Corte di Appello della stessa città.

Il riferimento ai diritti ed obbligazioni derivanti e connessi al procedimento indica che la cessione riguarda tutti i diritti e obblighi che saranno oggetto della decisione del processo in corso.

3. La Corte d'appello preliminarmente ha rilevato l'inammissibilità per carenza di interesse del primo motivo dell'appello incidentale proposto dalla parte totalmente vittoriosa nel merito, in quanto diretto ad ottenere esclusivamente la modifica della motivazione della sentenza mediante il riconoscimento anche del titolo contrattuale della responsabilità fatta valere.

4. La Corte d'appello, in ordine al tema della responsabilità delle società di classifica, aderendo all'elaborazione dottrina e giurisprudenziale italiana sul punto, ha riconosciuto la possibilità di una responsabilità contrattuale della società di classificazione nei confronti dei propri committenti in relazione all'attività di classificazione vera e propria ed all'assistenza tecnica, che rinviene la propria di-

⁽¹⁾ V. la nota di A. Cardinali, a p. 919.

sciplina nel regolamento negoziale di volta in volta posto in essere tra le parti.

La Corte di merito ha riconosciuto la possibilità di una concorrente responsabilità extracontrattuale nei riguardi dei terzi, estranei al rapporto contrattuale, che abbiano fatto affidamento sui certificati di classe emessi dalle società medesime e rivelatisi inesatti o erronei, terzi che abbiano acquistato, noleggiato o assicurato una nave facendo affidamento esclusivamente sui certificati di classe; che in tale ultima fattispecie viene in rilievo la figura dell'illecito definita come lesione del diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale; che allorquando non vi sia stato alcun affidamento sulle dichiarazioni rese dalla società di classifica, né alcuna determinazione negoziale assunta sulla base di un siffatto affidamento, si potrebbe ipotizzare la figura della cooperazione o induzione all'inadempimento in ordine alla quale la dottrina ha ravvisato l'elemento soggettivo del dolo o comunque della mala fede del terzo.

La Corte d'appello, alla luce dei principi sopra enunciati, ha ritenuto corretta la prospettazione di azione di responsabilità extracontrattuale accreditata nella sentenza impugnata.

5. Dopo tale inquadramento teorico, i giudici dell'impugnazione, in relazione alla sussistenza dei presupposti della responsabilità fatta valere dalla Argos, sono passati ad esaminare il «time charter» della nave, redatto su formulario, recante la menzione delle condizioni di completa efficienza della nave, con le integrazioni apportate mediante clausole aggiuntive denominate «rider», che al «rider 29» conteneva l'indicazione: Claa: Lloyds Register of Shipping e non altro.

Hanno ritenuto che il contratto di noleggio conteneva una ellittica e generica indicazione delle caratteristiche della nave in ordine alle condizioni di classifica, e che quindi il comportamento precontrattuale dell'aspirante noleggiatore, che si fosse limitato a prendere atto di tale dato, senza alcun approfondimento conoscitivo, senza alcuna verifica e riscontro, e ciononostante avesse stipulato il contratto di noleggio, non sarebbe certamente suscettibile di essere reputato neppure minimamente diligente, anzi verosimilmente negligente e tale da escludere l'affidamento incolpevole, costituente l'indefettibile presupposto della tutela in argomento, accordata dall'ordinamento nei confronti del terzo ente certificatore, dovendosi conseguentemente escludere che la stipulazione contrattuale sia stata determinata da siffatto affidamento.

6. Da questo discende, secondo la Corte di merito, il carattere dirimente, ai fini della sussistenza della lesione del diritto dell'attrice di determinarsi liberamente alla stipulazione del contratto di noleggio, della prova di avere preventivamente avuto conoscenza necessariamente acquisita *aliunde*, rispetto alla totale generiche indicazioni fornite dal noleggiante e riprodotte nel contratto, delle certificazioni rilasciate dell'ente di classifica, sulle quali ebbe a fare affidamento e in base alle quali ebbe a determinarsi a contrattare.

La Corte ha ritenuto che la Argos, attrice in primo grado, alla quale incombeva l'onere della prova, non aveva fornito la prova di avere acquisito in altro modo, e prima della stipula del contratto di noleggio, le informazioni relative alla classe attribuita alla nave, e di essersi determinata alla conclusione del contratto in ragione dell'affidamento sulle risultanze documentali acquisite.

7. Infatti l'unico elemento al riguardo prodotto dall'attrice era un estratto di consultazione del sito internet ufficiale del Lloyd's Register, datato 23 gennaio 2003, successivo alla data di stipulazione del contratto di noleggio del 14 gennaio 2003, e addirittura successivo al fermo della nave avvenuto il 21-1-2003.

Sulla base di tali considerazioni la Corte di merito ha rigettato la domanda.

8. Con il primo motivo di ricorso si denuncia violazione e falsa applicazione degli artt. 100,112,333,343 e 348 c.p.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 4.

Con tale motivo la ricorrente censura la statuizione della Corte d'appello che ha dichiarato l'inammissibilità per carenza di interesse del primo motivo dell'appello incidentale proposto dalla parte totalmente vittoriosa nel merito, in quanto diretto ad ottenere esclusivamente la modifica della motivazione della sentenza mediante il riconoscimento anche del titolo contrattuale della responsabilità fatta valere.

La ricorrente assume di aver proposto la domanda di risarcimento danni sia per la responsabilità extracontrattuale che contrattuale, come precisato anche nelle conclusioni del giudizio di appello, e che sul punto la Corte d'appello non avrebbe potuto pronunciare l'inammissibilità dell'impugnazione incidentale, ma avrebbe dovuto pronunciarsi anche sulla qualificazione giuridica della domanda come contrattuale.

9. Con il secondo motivo si denuncia violazione e falsa applicazione degli artt. 100,112,333,343 e 348 c.p.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 4.

Con tale motivo la ricorrente censura la statuizione della Corte d'appello che ha ritenuto il difetto di interesse della parte totalmente vittoriosa a proporre impugnazione incidentale.

10. I due motivi si esaminano congiuntamente per la stretta connessione logico giuridica che li lega e sono inammissibili.

La decisione corretta nel contenuto impone però una correzione della motivazione, alla luce dei recenti orientamenti giurisprudenziali di cui a Sez. U, Sentenza n. 11799 del 12/05/2017.

Si osserva che la società ricorrente, nel proporre impugnazione in appello, non indica in che fase processuale ha introdotto la domanda anche al titolo di responsabilità contrattuale, a fronte della sentenza di primo grado che dà atto espressamente che la domanda è stata proposta a titolo di responsabilità aquiliana della società di classifica nei riguardi dei terzi, per aver reso informazioni e valutazioni rilevatesi inesatte.

La società Argos non può lamentarsi della dichiarazione di inammissibilità dell'appello incidentale con cui ha chiesto l'affermazione della responsabilità della convenuta «se del caso» anche in via contrattuale, domanda che non ha provato di aver introdotto tempestivamente in giudizio.

Anche l'estrema genericità della formula di impugnazione impone la conferma della decisione di inammissibilità della stessa.

Si osserva inoltre che l'accertamento in fatto che la Argos non aveva avuto conoscenza del certificato di classe prima della conclusione del noleggio della motonave, che sarà confermato da questa Corte nel prosieguo della motivazione, rende privi di interesse i due motivi.

11. Con il terzo motivo di ricorso si denuncia violazione falsa applicazione dell'art. 2043 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3.

Sostiene la società ricorrente che la Corte d'appello, nel giungere alla decisione di rigetto nel merito della domanda avanzata dalla Argos, ha violato l'art. 2043 c.c., nella parte in cui ha affermato che non sussisterebbe di presupposti per ritenere la responsabilità extracontrattuale del Lloyd's Register dal momento che la Argos non avrebbe fornito la prova, atta fondare il suo incolpevole affidamento, di avere previamente avuto conoscenza delle certificazioni rilasciate dalla Lloyd's.

Secondo la ricorrente la motivazione della Corte territoriale è da censurare in considerazione del fatto che la circostanza ritenuta non

provata dalla Corte non rileva ai fini della prova del fatto costitutivo della domanda. Sostiene la ricorrente che la domanda risarcitoria si fonda sulla certificazione emessa dall'ente di classifica, poi risultata errata, in quanto la nave si è dimostrata affetta da gravi vizi che ne impedivano la navigabilità. Tali fatti sono stati esaurientemente dimostrati in corso di causa e quindi non necessitano di essere ulteriormente provati.

12. Il motivo è infondato.

La Corte d'appello ha accertato che la domanda proposta dalla Argos, quale risultante espressamente dall'atto di citazione, è domanda di responsabilità extracontrattuale, volta a tutelare il diritto dei terzi che abbiano fatto un diretto affidamento sui certificati di classe emessi dalle società di revisione rivelatisi inesatti ed erronei e che il diritto tutelato è quello della parte al determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale.

Quindi la tutela nasce nel momento in cui colui che agisce fornisce la prova di aver conosciuto la classe attribuita alla imbarcazione da parte della società di revisione e di aver fatto affidamento su tale classe, certificativa delle buone condizioni dell'imbarcazione, per concludere come nella specie il contratto di noleggio.

13. Di conseguenza non è congruente con la decisione della Corte d'appello la prospettazione della ricorrente che lega la responsabilità extracontrattuale alla sola circostanza della certificazione emessa dall'ente di classifica, poi risultata errata, indipendentemente dalla conoscenza che di essa abbia l'asserito danneggiato. Secondo il paradigma della responsabilità extracontrattuale delineato dalla Corte d'appello, elemento necessario ad integrare la responsabilità extra contrattuale, è l'affidamento alle dichiarazioni rese dalle società di classifica e l'essersi determinata la parte a concludere il contratto sull'affidamento derivante da tale certificazione.

Una volta accertato in fatto da parte della Corte di merito che la documentazione della imbarcazione era totalmente generica in ordine alla classificazione attribuita alla nave dalla Lloyd's Register ed una volta che la parte non ha fornito la prova di aver conosciuto in altro modo la classificazione attribuita alla nave, correttamente ne è derivato il rigetto della domanda.

14. Con il quarto motivo si denuncia violazione falsa applicazione dell'art. 2043 c.c. e degli artt. 2727 e 2729 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 3, ovvero in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 5.

Con tale motivo si contesta il rigetto della domanda da parte della Corte d'appello per aver ritenuto non provata la circostanza che la Argos avesse acquisito anteriormente alla stipulazione del contratto di noleggio l'effettiva conoscenza delle certificazioni emesse.

In particolare la Corte ha errato, secondo la ricorrente, nell'escludere che l'affidamento di essa noleggiatrice potesse fondarsi semplicemente sul fatto che la nave in oggetto fosse classificata presso il Lloyd's Register, anziché sulle «specifiche classificazioni» emesse da questo ente di classifica.

In ogni caso la nave in questione era effettivamente classificata presso il Lloyd's Register e non presso altra diversa società di classifica. La conoscenza della classificazione doveva ritenersi quantomeno presunta *ex artt. 2727 e 2729 c.c.*, in base ai richiamati orientamenti dottrinari e giurisprudenziali in materia di responsabilità extracontrattuale dei revisori.

15. Con il quinto motivo si denuncia violazione e falsa applicazione dell'art. 115 c.p.c., comma 2 e degli artt. 2727 e 2729 c.c., in relazione all'art. 360, n. 3 ed all'art. 360 c.p.c., n. 4.

Con questo motivo la ricorrente censura l'affermazione della Corte d'appello che ha ritenuto che la Argos non aveva fornito la prova di aver avuto conoscenza in altro modo, al di là delle attestazioni del contratto di noleggio, della classe attribuita alla nave.

Infatti, la conoscenza *aliunde* della certificazione della nave affermata dal giudice di primo grado non costituiva prova presuntiva, ma applicazione dell'art. 115 c.p.c., comma 2, ai sensi del quale il giudice può porre a fondamento della decisione, senza bisogno di prove, le nozioni di fatto che rientrano nella comune esperienza.

16. I due motivi si esaminano congiuntamente per la connessione logico giuridica che li lega e sono inammissibili.

Si osserva che la ricorrente non indica in cosa si sostanziano le numerose denunciate violazioni di legge o l'omessa pronuncia, ma le censure tendono invece a contestare l'accertamento in fatto operato dalla Corte d'appello che ha ritenuto che mancava l'indicazione della classe della nave nel contratto di noleggio e che mancava la prova della conoscenza in altro modo della classe attribuita alla nave prima che la Argos stipulasse il contratto di noleggio.

17. Il difetto di motivazione come denunciato è inammissibile. Infatti in seguito alla riformulazione dell'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5, disposta dal D.L. n. 83 del 2012, art. 54, conv., con modif., dalla L. n. 134 del 2012, non sono più ammissibili nel ricorso per cassazione

le censure di contraddittorietà e insufficienza della motivazione della sentenza di merito impugnata, in quanto il sindacato di legittimità sulla motivazione resta circoscritto alla sola verifica della violazione del «minimo costituzionale» richiesto dall'art. 111 Cost., comma 6, individuabile nelle ipotesi — che si convertono in violazione dell'art. 132 c.p.c., comma 2, n. 4 e danno luogo a nullità della sentenza — di «mancanza della motivazione quale requisito essenziale del provvedimento giurisdizionale», di «motivazione apparente», di «manifesta ed irriducibile contraddittorietà» e di «motivazione perplessa od incomprensibile», al di fuori delle quali il vizio di motivazione può essere dedotto solo per omesso esame di un fatto storico, che abbia formato oggetto di discussione e che appaia decisivo ai fini di una diversa soluzione della controversia. S.U. sen. n. 8053 del 2014.

18. La Corte di merito ha adeguatamente motivato sulla mancanza della prova della conoscenza da parte della Argos della classe attribuita alla nave prima della conclusione del contratto di noleggio e pertanto non ricorre l'ipotesi di assenza di motivazione o di omesso esame di un fatto decisivo, uniche ipotesi che consentono un riesame della motivazione in sede di legittimità.

19. Infondata è la censura di violazione dell'art. 115, che prospetta come fatto notorio la classe attribuita alla nave. Infatti, il ricorso alle nozioni di comune esperienza (fatto notorio), *ex art. 115 c.p.c.*, comma 2, deve essere riferito ad eventi di carattere generale ed obiettivo che, proprio perché tali (come, ad esempio, la svalutazione monetaria, oppure un evento bellico), non hanno bisogno di essere provati nella loro specificità.

20. Con il sesto motivo si denuncia violazione e falsa applicazione degli artt. 115 e 244 c.p.c., *ex art. 360 c.p.c.*, n. 3.

La ricorrente, pur avendo rubricato il motivo come violazione *ex art. 360 c.p.c.*, n. 3, nello sviluppare il motivo di impugnazione espressamente indica di voler denunciare il vizio di motivazione della sentenza impugnata con riferimento alla mancata ammissione da parte del giudice di secondo grado della prova orale ritualmente dedotta e integralmente riprodotta nella medesima pronuncia.

21. Il motivo è inammissibile in quanto il ricorrente lamenta la mancata ammissione di una prova del tutto ininfluenza alla decisione, in quanto tendente a dimostrare una circostanza di fatto, vale a dire che il sito Internet denominato (*omissis*) ed il sito Internet della Lloyd's Register sono liberamente consultabili e che la Argos, dopo aver consultato entrambi i siti, aveva effettivamente ottenuto le neces-

sarie informazioni sulla classe, ma non indica la circostanza decisiva per la controversia, vale a dire che tale consultazione era avvenuta prima della stipulazione del contratto di noleggio, come correttamente affermato dalla Corte d'appello nel rigettare la richiesta di prova.

La responsabilità degli enti di classificazione delle navi verso terzi

SOMMARIO — 1. La responsabilità degli enti di classificazione per i danni subiti da terzi — 2. La configurabilità di una responsabilità extracontrattuale degli enti di classificazione secondo la dottrina — 3. Attestazioni inesatte e affidamento del noleggiatore — 4. L'effettiva conoscenza delle informazioni fornite dall'ente di classificazione — 5. Enti di classificazione e responsabilità da informazioni inesatte

1. *La responsabilità degli enti di classificazione per i danni subiti da terzi* — La sentenza in commento definisce il caso *Redwood*, ponendosi quale prima pronuncia di legittimità in materia di responsabilità degli enti di classificazione nei confronti di terzi, argomento che ha a lungo trovato precedenti esclusivamente nella giurisprudenza straniera e in alcuni recenti giudizi di merito ⁽¹⁾.

Tali enti — spesso detti anche registri o società di classificazione — come noto, svolgono la propria attività di certificazione e classificazione delle navi finalizzata all'accertamento delle loro qualità nautiche e commerciali ⁽²⁾. Una simile attività, oltre al normale interesse all'esatto adempimento della prestazione da parte di colui che commissiona il lavoro all'ente di classificazione, coinvolge l'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione nonché gli interessi di operatori marittimi che, nei rapporti negoziali aventi ad oggetto le navi, si riferiscono quotidianamente ai dati risultanti dalle certificazioni rilasciate e dalle classi assegnate.

⁽¹⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. mar.* 2002, 4, riporta una sentenza della Cassazione del 1956 sulla responsabilità del R.I.Na, ma rileva che si tratta di «una decisione che suscitò perplessità allora, sulla base di parametri che comunque non appaiono coerenti con l'odierno quadro di diritto positivo». Per quanto attiene alla giurisprudenza di merito si segnalano App. Ancona 2 agosto 2017 n. 1110, in *Dir. trasp.* 2018, 511, con nota di E. LENZONI MILLI, *La responsabilità degli organismi di certificazione nella navigazione da diporto*, 515 e Trib. Savona 29 ottobre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 423, che ha affermato la responsabilità civile per le obbligazioni nascenti da reato di un perito del R.I.Na. la cui ispezione della nave si era rivelata inadeguata, contribuendo alla causazione di eventi riconducibili ai delitti di naufragio e omicidio colposo plurimo.

⁽²⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2016, 274.

Pertanto, quando un registro di classificazione non esegue correttamente la propria prestazione — rilasciando ad esempio una certificazione in carenza dei presupposti — può generare conseguenze pregiudizievoli, oltre che per il committente, anche per soggetti terzi, estranei al contratto in virtù del quale l'ente svolge l'attività richiesta, i quali potrebbero invocare, come è avvenuto nel caso *Redwood*, una responsabilità extracontrattuale dell'ente di classificazione.

La Corte di cassazione, nel confermare la sentenza d'appello che negava la sussistenza di responsabilità in capo all'ente, ha avallato l'inquadramento della controversia adottato dai giudici di merito — sia di primo che di secondo grado — secondo cui il danno subito dal noleggiatore a causa dell'erronea classificazione della nave noleggiata può essere trattato alla stregua di un danno derivante da lesione del diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale ⁽³⁾.

Sebbene nel caso di specie la responsabilità dell'ente di classificazione sia stata ritenuta insussistente, la sentenza in commento sembra aprire alla possibilità di concepire, nel nostro sistema, una responsabilità aquiliana degli enti di classificazione.

2. *La configurabilità di una responsabilità extracontrattuale degli enti di classificazione secondo la dottrina* — In Italia, il problema della configurabilità di una responsabilità extracontrattuale degli enti di classificazione è stato affrontato dalla dottrina del primo dopoguerra ⁽⁴⁾ e, dopo un periodo

⁽³⁾ La decisione di primo grado (Trib. Genova 24 febbraio 2010, in *Dir. mar.* 2011, 230, con nota di M. RIMABOSCHI, *Natura giuridica della responsabilità delle società di classificazione verso terzi: il caso Redwood*) aveva accolto la domanda del noleggiatore, ritenendo che l'interesse tutelabile rispetto alle certificazioni o attestazioni inesatte fosse lo stesso andato affermandosi in giurisprudenza a partire dal noto caso «De Chirico», cfr. Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, in *Foro it.*, 1982, I, 2864, ossia il «diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale relativa al patrimonio», salvo ipotizzare in un *obiter dictum* l'applicazione alla fattispecie della cosiddetta responsabilità da contatto sociale (sul punto, si tornerà al paragrafo 5). In sede di impugnazione, la prospettazione del giudice di prime cure è stata accolta solamente «in astratto», salvo poi essere stata rilevata la carenza in concreto degli elementi costitutivi della domanda risarcitoria del noleggiatore da App. Genova, 25 giugno 2014, in *Dir. comm. int.* 2015, 845, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento causalità (la sentenza d'appello nel caso «Redwood»*, 854, 859, il quale ha evidenziato come «a determinare il diverso esito dei due gradi del giudizio non sia stato un differente inquadramento giuridico della fattispecie, quanto una diversa valutazione circa la sussistenza in concreto dei fatti costitutivi della asserita responsabilità della società di classifica».

⁽⁴⁾ Cfr. MATERI, *I registri di classe e la classificazione degli aeromobili*, in *Studi di diritto aeronautico*, diretti da A. GIANNINI, III, Roma, 1932, 50, il quale esclude la re-

in cui l'argomento non ha ricevuto particolari attenzioni, anche per l'assenza di precedenti nazionali, è stato oggetto di rinnovato interesse in seguito al coinvolgimento del R.I.Na. nella vicenda giudiziaria scaturita dal naufragio della nave Erika ⁽⁵⁾.

La dottrina così intervenuta sul tema si è concentrata sulle pronunce straniere e, nell'individuare uno schema di responsabilità applicabile nel nostro ordinamento, ha seguito l'indirizzo di un autore che, già prima del caso dell'Erika, aveva rilevato l'esistenza di «una certa analogia tra le funzioni di controllo e di certificazione svolte dalle società di revisione e quelle proprie delle società di classifica», ipotizzando l'applicazione alle seconde società di un regime di responsabilità simile a quello delle prime ⁽⁶⁾. Venivano richiamate le posizioni della dottrina commercialista e della giurisprudenza sull'art. 12 del d.P.R. 31 marzo 1975, n. 136, il quale prevedeva espressamente la responsabilità della società di revisione (in solido con altre figure) anche nei confronti dei terzi «per i danni conseguenti da propri inadempimenti o fatti illeciti» ⁽⁷⁾.

Posta l'analogia di funzioni dei due tipi di enti (di revisione e di classificazione), il terzo che intende compiere attività negoziale collegata ad una nave, secondo tale ricostruzione, si troverebbe in una posizione assimilabile

sponsabilità aquiliana degli enti di classificazione, sostenuta invece da A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, 1929, 368, ed E. CARBONI, *Il registro italiano navale ed aeronautico*, Milano, 1938, 90.

⁽⁵⁾ Trib. Grande Instance Paris 16 gennaio 2008, G.S., in *Dir. mar.* 2008, 271.

⁽⁶⁾ L'analogia è stata rilevata da M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, in *Dir. comm. int.* 1997, 651, 656. e sostenuta anche da M. TURCI, *La responsabilità delle società di classifica verso i terzi: il caso della Star of Alexandria*, nota a *Carbotrade v. Bureau Veritas* (S.D.N.Y. 1995), sentenza in cui, come rilevato dal commentatore, vengono citati precedenti relativi a società di revisione per individuare una soluzione applicabile secondo il diritto degli Stati Uniti al problema della responsabilità delle società di classificazione; G. CAMARDA, *Natura e responsabilità delle società di classificazione delle navi*, in atti del convegno *Mare, porti e reti infrastrutturali: per una nuova politica dei trasporti* (Acireale, 27-31 agosto 2001), Messina, 2002, 339, 362; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit., 37, il quale menziona anche la responsabilità delle banche per le informazioni inesatte sulla solvibilità dei propri correntisti e quella degli organi di vigilanza.

⁽⁷⁾ F. BONELLI, *Responsabilità delle società di revisione nella certificazione obbligatoria e volontaria dei bilanci*, in *Riv. soc.* 1979, 968. In seguito all'abrogazione del d.P.R. 31 marzo 1975, n. 136, la responsabilità delle società di revisione è stata fatta oggetto di numerosi interventi da parte del legislatore. Attualmente essa è regolata dall'art. 15 del d.lg. 27 gennaio 2010, n. 39. Le pronunce da cui prendeva spunto la riflessione erano Trib. Milano 18 giugno 1992, in *Giur. it* 1993, I, 2, 1, e Trib. Torino 18 settembre 1993, in *Giur. comm.* 1994, 272, con nota di G. ROMAGNOLI, *Un caso di responsabilità della società di revisione nei confronti degli investitori per negligente certificazione*, 284.

a quella, ad esempio, dell'investitore che intende acquistare partecipazioni in una data società, riponendo entrambi affidamento sulle attestazioni di soggetti qualificati quali sono le società rispettivamente di classificazione e di revisione. Pertanto, in caso di attestazioni inesatte, la configurabilità di una responsabilità extracontrattuale dell'ente certificatore — di classificazione delle navi o di revisione dei bilanci — si reggerebbe sugli stessi presupposti.

Aldilà delle analogie tra funzioni, attività e ruoli degli enti a confronto, la ricostruzione ha avuto il pregio di individuare nella lesione del diritto di determinarsi liberamente nell'attività negoziale il fondamento di una responsabilità aquiliana delle società di classificazione ⁽⁸⁾.

Il giudizio definito dalla sentenza in commento, sin dal primo grado, appare senz'altro essere stato introdotto seguendo l'impostazione appena descritta, che ha trovato accoglimento in entrambi i gradi di merito seppure — come si è visto — con esiti diversi ⁽⁹⁾.

3. *Attestazioni inesatte e affidamento del noleggiatore* — Nel contesto sopra delineato, in cui la giurisprudenza di merito ha seguito l'elaborazione dottrinale appena descritta, si colloca la sentenza in commento ⁽¹⁰⁾.

La decisione, se da un lato non contiene alcuna censura rispetto alla motivazione della pronuncia della Corte d'appello, dall'altra, più che una vera e propria adesione all'inquadramento della fattispecie nell'ambito della figura della lesione del diritto a determinarsi liberamente nello svolgimento dell'attività negoziale, sembra esprimere una poco partecipata accettazione di tale ricostruzione, limitandosi ad affermare che, nell'ambito della cornice in cui era stata inserita la domanda risarcitoria rivolta contro l'ente di classificazione, la motivazione del giudice dell'appello risulta coerente e idonea a fondare il rigetto della pretesa risarcitoria.

Non si individuano, infatti, nella sentenza della Corte di cassazione, argomenti espressi a sostegno della configurabilità, anche in astratto, di una responsabilità extracontrattuale di tal sorta in capo alle società di revisione.

In ogni caso, appare indubitabile che figure quali l'armatore, l'acquirente, il conduttore o l'assicuratore e — come nel giudizio che si commenta —

⁽⁸⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classifica*, cit. 661-662, il quale ha accostato le decisioni di merito in materia di società di revisione ai principi enunciati in Cass. 4 maggio 1982 n. 2765, *cit.*

⁽⁹⁾ I richiami alla dottrina contenuti nelle sentenze di merito rese in primo grado e in appello conducono alle posizioni espresse dagli autori riportati alla nota 6.

⁽¹⁰⁾ Oltre alle corti genovesi, intervenute sul caso «*Redwood*», il medesimo inquadramento della responsabilità degli enti di classifica è stato adottato nella già citata App. Ancona 2 agosto 2017 n. 1110, *cit.*, 515.

il noleggiatore, nel momento in cui svolgono la propria attività negoziale che coinvolge una determinata nave, compiano valutazioni che tengono conto, tra le altre cose, delle certificazioni e della classe ottenute dal mezzo in quanto attribuitegli dagli enti di classificazione, i quali, del resto, nascono proprio per svolgere tale funzione ⁽¹¹⁾.

Sembra potersi dire, pertanto, che in capo al noleggiatore è senz'altro configurabile in astratto un affidamento sulle attestazioni dell'ente di classificazione. Cionondimeno la sussistenza in concreto dell'affidamento del noleggiatore, così come quello di altri operatori, dovrà essere verificato caso per caso.

Così, con riferimento al noleggio della *Redwood*, il giudice di legittimità ha correttamente ritenuto che il solo fatto dell'inesattezza delle attestazioni provenienti dall'ente di classificazione non fosse sufficiente per determinarne la responsabilità extracontrattuale, in assenza della prova dell'affidamento in concreto del noleggiatore sulle medesime attestazioni. L'affidamento del noleggiatore era infatti stato escluso in sede di appello in quanto non era stata ritenuta dimostrata l'effettiva conoscenza da parte di quest'ultimo della certificazione emessa dal registro.

In particolare, sembra aver avuto un ruolo decisivo la circostanza per cui il *rider* del *charterparty* mediante il quale era stato stipulato il contratto di noleggio, con riferimento alla classe della nave, si limitava ad indicare l'ente che ne aveva curato la classificazione e il rilascio delle certificazioni, senza ulteriori indicazioni più specifiche. La genericità di tale indicazione si giustifica, almeno sul piano della prassi, con la possibilità di consultare sul sito dell'ente, una volta conosciutane l'identità, o comunque su altri siti specializzati, i dettagli relativi alla classificazione e certificazione della nave.

4. *L'effettiva conoscenza delle informazioni fornite dall'ente di classificazione* — Secondo il giudizio della Corte d'appello, il noleggiatore non era riuscito a provare di aver conosciuto il contenuto delle attestazioni dell'ente di classificazione che lo avrebbero determinato a noleggiarla. Tali attestazioni non risultavano dal contratto né erano state fornite prove di una loro conoscenza *aliunde*, anteriore alla stipula del contratto. Il giudice di merito aveva escluso anche che la cognizione del noleggiatore delle informazioni attestate dall'ente di classificazione si potesse presumere *ex art. 2727 c.c.* sulla base di un documento da cui sarebbe risultata l'avvenuta consultazione del registro in data posteriore rispetto al contratto di noleggio: la consultazione provata non avrebbe consentito di desumere né l'effettuazione di altre consultazioni né che queste fossero anteriori alla conclusione del contratto.

⁽¹¹⁾ V. CORONA, *La responsabilità delle società di classificazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, 2010, 413.

La Cassazione ha ritenuto inammissibile il motivo di ricorso basato sulla presunta violazione degli art. 2727 e 2729 c.c., considerando le censure del ricorrente mere contestazioni dell'accertamento in fatto operato dal giudice di merito. Pertanto, sul punto, la sentenza in commento si è limitata ad affermare l'adeguatezza in termini di contenuto minimo della motivazione del provvedimento impugnato, sulla scorta della giurisprudenza consolidatasi sull'art. 360, comma 1, n. 5, c.p.c.

La Corte ha anche respinto l'interpretazione del ricorrente con cui era stata prospettata la possibilità di considerare la conoscenza del noleggiatore delle attestazioni dell'ente di classificazione relative ad una nave una nozione di fatto che rientrasse nella comune esperienza ai sensi dell'art. 115 c.p.c.

Anche su questo punto, la decisione appare condivisibile atteso che il fatto che un operatore marittimo, prima stipulare il contratto e utilizzando nel proprio interesse un certo grado di diligenza, consulti il sito dell'ente che ha classificato la nave che intende noleggiare potrebbe essere considerato *id plerumque accidit*, ma non sembra costituire un fatto acquisito alla conoscenza della collettività con tale grado di certezza da apparire indubitabile ed incontestabile ⁽¹²⁾.

5. *Enti di classificazione e responsabilità da informazioni inesatte* — La sentenza in commento, come già considerato, sembra ammettere in astratto la configurabilità di una responsabilità extracontrattuale degli enti di classificazione sotto il profilo della lesione del diritto di determinarsi liberamente nell'attività negoziale.

Tale soluzione, oltre ad affermare che gli enti di classificazione possano rispondere anche nei confronti di soggetti con cui non hanno un rapporto contrattuale, delimita anche in modo ragionevole e apprezzabile il numero di soggetti che potrebbero agire contro le società di classificazione per ottenere il risarcimento dei danni subiti in caso di attestazioni inesatte. Infatti, solamente chi ha riposto (e — come dimostra il rigetto delle domande del noleggiatore del caso *Redwood* — dimostra di aver fatto) affidamento su tali attestazioni nello svolgimento della propria attività negoziale potrebbe invocare tale regime di responsabilità, mentre non ogni evento dannoso collegato ad una nave le cui attestazioni sono inesatte darebbe luogo a responsabilità della società di classificazione ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Sul concetto di nozione di fatto che rientra nella comune esperienza cfr. da ultimo Cass. 20 marzo 2019, n.7726, in *Giust. civ. mass.* 2019.

⁽¹³⁾ M. LOPEZ DE GONZALO, *Classificazione delle navi, affidamento causalità (la sentenza d'appello nel caso «Redwood»)*, in *Dir. comm. int.* 2015, 854, nota a App. Genova, 25 giugno 2014, ha attentamente rilevato che si possono distinguere due ipotesi di

In tal modo sembrerebbe anche potersi contenere il potenziale turbamento degli equilibri di responsabilità, oneri probatori e limitazioni, caratterizzanti il diritto marittimo, che ha orientato alcune decisioni straniere verso il diniego di una responsabilità delle società di classificazione verso terzi ⁽¹⁴⁾.

È stato giustamente osservato che il problema della responsabilità delle società di classificazione nei confronti dei terzi non può essere affrontato senza richiamare il dibattito della dottrina civilistica sul danno da informazioni inesatte ⁽¹⁵⁾.

Nonostante le peculiarità dell'informazione rappresentata dai certificati di classe e delle sue modalità di comunicazione, sembra potersi affermare che anche il danno derivante da attestazioni inesatte degli enti di classificazione ponga quelle criticità, tipiche del danno da diffusione di informazioni inesatte, che lo collocano in quella zona grigia che è stata definita «terra di nessuno tra contratto e fatto illecito» ⁽¹⁶⁾.

In tale prospettiva, si segnala la possibilità, effettivamente rilevata dal Tribunale di Genova nel primo grado del «caso Redwood», di trattare la responsabilità degli enti di classificazione nei confronti dei terzi come una responsabilità da contatto sociale ⁽¹⁷⁾.

responsabilità extracontrattuale degli enti di classificazione: una prima ipotesi ricorre laddove sia configurabile in capo al terzo danneggiato estraneo al contratto che impegna l'ente a svolgere le attività di certificazione e classificazione, un affidamento sulle qualità della nave risultanti da dette attività (come sembra doversi ritenere, alla luce della pronuncia in commento, che accada nel caso del noleggiatore); una seconda ipotesi si ha in quei casi in cui tale affidamento del soggetto danneggiato, al contrario, non sia configurabile (come nel già citato caso «Erika»).

⁽¹⁴⁾ Il riferimento, in particolare, è alle considerazioni svolte in *Marc Rich v. Bishop Rock Marine* [1994] 1 *Lloyd's Rep.*, 492 (Nicolas H).

⁽¹⁵⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, cit. 37.

⁽¹⁶⁾ L'espressione citata è stata utilizzata da F. D. BUSNELLI, *Itinerari europei nella «terra di nessuno tra contratto e fatto illecito»: la responsabilità da informazioni inesatte*, in *Contr. impr.* 1991, 539, il quale ha ripreso le considerazioni di G. GILMORE, *The Death of Contract*, Columbus, 1974, 88.

⁽¹⁷⁾ Trib. Genova 24 febbraio 2010, cit., 240, in un *obiter dictum*, ha prospettato la riconducibilità della fattispecie allo schema della responsabilità contrattuale: «In effetti, una definizione di «responsabilità contrattuale» per la negligente e non veridica certificazione di classe potrebbe discendere secondo questo Tribunale da quel sempre più consolidato indirizzo giurisprudenziale che, a fronte di attività riconducibili alle professioni intellettuali, ipotizza una responsabilità da *contatto sociale* ogni qualvolta il professionista venga meno a regole imposte dalla legge o dal diligente esercizio dell'«arte» o «scienza» di riferimento: a prescindere dall'esistenza o meno di un diretto e personale rapporto contrattuale con chi abbia a subire le negative conseguenze di tale errore o divergenza dalle regole professionali». Per la riconducibilità

Non essendo questa la sede per esplorare detta possibilità, ci si limita ad osservare che la principale conseguenza di un simile inquadramento sarebbe la collocazione in ambito contrattuale — con le relative conseguenze sul piano della ripartizione dell'onere probatorio — della responsabilità in questione, sostenuta da parte della dottrina ⁽¹⁸⁾.

In ogni caso, oggetto della tutela sarebbe l'affidamento del soggetto terzo che agisce in base all'informazione contenuta nel certificato di classe ⁽¹⁹⁾. Tuttavia, sebbene la teoria del contatto sociale consenta di valutare la sussistenza dell'affidamento su parametri in parte diversi rispetto a quelli della responsabilità extracontrattuale ⁽²⁰⁾, le lacune probatorie che hanno portato al rigetto delle domande del noleggiatore nel caso «*Redwood*» sembrerebbero comunque non superabili col semplice ricorso alla teoria in questione. Infatti, anche nella responsabilità per inadempimento, colui che agisce per ottenere il risarcimento del danno deve provare gli elementi costitutivi della domanda e quindi, con l'eccezione dell'inadempimento, rispetto al quale è sufficiente la mera allegazione, sopporterebbe comunque l'onere della prova del nesso causale tra danno e fatto del debitore ⁽²¹⁾. Pertanto, senza la prova

della responsabilità per diffusione di informazioni inesatte alla figura del contatto sociale C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, 495.

⁽¹⁸⁾ Sulla natura contrattuale della responsabilità da false informazioni cfr. C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018, 577; F. VENOSTA, *Prestazioni non dovute, 'contatto sociale' e doveri di protezione 'autonomi'*, in *Europa e dir. priv.*, 2014, II, 112, 134. Con riguardo al particolare rapporto tra investitore e agenzia di rating, ritiene preferibile la qualificazione in chiave contrattuale della responsabilità V. DI CATALDO, *Intervento*, in *Le agenzie di rating* (a cura di A. Principe), Milano, 2014, 387.

⁽¹⁹⁾ Con riferimento alla figura più generale del danno da false informazioni, F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata: special relationship nel diritto anglossassone, species della responsabilità da contatto sociale nel nostro sistema*, in *Banca borsa*, 2019, III, 391, rileva che anche chi colloca la fattispecie della responsabilità per false informazioni in ambito extracontrattuale fa riferimento all'affidamento, elemento che accomuna tale forma di responsabilità a quella contrattuale. Anche la teoria del contatto sociale, applicata alla responsabilità degli enti di classificazione sembrerebbe consentire di operare un filtro rispetto alle domande da parte di terzi. Infatti, secondo lo stesso autore, «la valutazione del sorgere della responsabilità passa attraverso la concretizzazione della clausola generale della buona fede. È l'applicazione della clausola generale a dirci quando e a che condizioni l'affidamento sorto è sufficiente, legittimo e abbastanza concreto da generare responsabilità in caso di sua violazione».

⁽²⁰⁾ F. CASTRONOVO, *La responsabilità da false informazioni comparata*, cit. 419 e ss.

⁽²¹⁾ Cfr. l'ordinanza quasi concomitante rispetto alla sentenza in commento resa, con riguardo ad una fattispecie di responsabilità da contatto sociale, da Cass. 21 marzo 2018 n. 7044, allo stato non pubblicata, ma accessibile su www.dejure.it, secondo cui «(anche) in tema di responsabilità contrattuale della struttura sanitaria, incombe sul paziente che agisce per il risarcimento del danno l'onere di provare il nesso di

della conoscenza dell'informazione contenuta nel certificato di classe, l'affidamento in concreto del noleggiatore sulle attestazioni del registro di classificazione, o comunque la sussistenza di un contatto sociale qualificato, rischierebbero comunque di essere invocati senza successo a prescindere dall'inquadramento della fattispecie nella responsabilità extracontrattuale o contrattuale (da contatto sociale).

L'applicazione della teoria del contatto sociale rappresenterebbe comunque un'altra strada per riconoscere la configurabilità di una responsabilità degli enti di classificazione nei confronti dei terzi, senza ricorrere alla responsabilità aquiliana come fatto sinora. Il terzo danneggiato beneficerebbe della diversa distribuzione dell'onere della prova associato alla responsabilità contrattuale, potendosi egli limitare ad allegare l'inadempimento del danneggiante e non dovendo dimostrare anche la natura colposa o dolosa del fatto del danneggiante (prova che nella controversia definita dalla sentenza in commento, invero, era stata comunque raggiunta dal noleggiante). Anche rispetto alle già menzionate necessità di evitare aperture incondizionate al risarcimento dei danni patiti dai terzi per salvaguardare gli equilibri caratterizzanti il diritto marittimo, la teoria in questione appare offrire una risposta soddisfacente dal momento che la sussistenza di un contatto sociale sarebbe limitata dalla determinabilità a priori dei destinatari delle valutazioni degli enti di classificazione, tra i quali, per le ragioni sopra viste, rientrerebbe il noleggiatore ⁽²²⁾.

ALESSANDRO CARDINALI

causalità tra l'aggravamento della patologia (o l'insorgenza di una nuova malattia) e l'azione o l'omissione dei sanitari, mentre, ove il danneggiato abbia assolto a tale onere, spetta alla struttura dimostrare l'impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile, provando che l'inesatto adempimento è stato determinato da un impedimento imprevedibile ed inevitabile con l'ordinaria diligenza (Cass. n. 18392/2017; sull'onere di prova del nesso causale anzidetto in capo al paziente proprio in fattispecie di danno causato da ipossia neonatale, cfr. anche Cass. n. 11789/2016 e Cass. n. 12686/2011)».

(22) Con riguardo alla definizione dell'ambito del contatto sociale nella responsabilità delle agenzie di rating, si segnalano le posizioni di A. SACCO GINEVRI, *Le società di rating nel regolamento CE n. 1060/2009: profili organizzativi dell'attività*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2010, 291, 344 ss. e di A. MAZZONI, *Osservazioni in tema di responsabilità civile degli analisti finanziari*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2002, 225, secondo cui il contatto sociale si può instaurare tra soggetti dal professionista «previamente identificabili e la cui esposizione al rischio sia da lui prevedibile». In senso non dissimile L. PICARDI, *Obblighi di comportamento e profili di responsabilità civile delle agenzie di rating*, in *Le agenzie di rating* (a cura di A. Principe), Milano, 2014, 189, ritiene che «la professionalità degli investitori danneggiati da un rating inesatto o scorretto finisce per rappresentare non solo un indice di identificabilità ex ante di questi ultimi e, quindi, un presupposto della responsabilità nei loro confronti, ma anche un limite della stessa».

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. V. PEN.,
1 FEBBRAIO 2019 - 28 MARZO 2019 N. 13687**

Pres. MORELLI - Est. ROMANO - P.M. FILIPPI
Imputato Abdelatiff El Kattani

Turismo - Diporto nautico - Furto a bordo di imbarcazioni - Applicabilità del regime ex art. 624-bis cod. pen.



RIASSUNTO DEI FATTI — Nel mese di maggio del 2018 l'imputato si introdusse all'interno di tre imbarcazioni ormeggiate nel porto di Salerno per commettere più furti, aventi per oggetto un orologio, un telefono cellulare, portafogli con bancomat e denaro contante. Al momento del compimento delle azioni delittuose, le barche erano abitate, ovvero avevano degli occupanti a bordo. I due giudici di merito hanno condannato l'imputato, applicando il regime che discende dall'art. 624-bis c.p., il quale regola l'autonoma fattispecie incriminatrice del furto in abitazione.

Nel caso di furto che avvenga a bordo di una unità da diporto dotata di posti-letto, cucina e wc, e occupata, seppure ormeggiata nel porto, si applica al soggetto che ha commesso l'azione delittuosa la disciplina speciale del furto in abitazione, ovvero l'art. 624-bis c.p., e non quella generale sul furto comune. Infatti, l'imbarcazione di tal guisa risulta possedere tutti i requisiti necessari per essere qualificata come privata dimora: l'astratta idoneità alla realizzazione di atti di vita privata; la concreta realizzazione di atti di vita privata; la durata apprezzabile del rapporto fra il luogo e la persona; non accessibilità del luogo, da parte di terzi, senza il consenso del titolare ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE — Nell'ordinanza del Giudice per le indagini preliminari si descrivono minuziosamente le caratteristiche delle tre imbarcazioni ove sono stati commessi i furti. Le tre barche sono dotate di cabine, letti o divani-letto, cucine e tavoli sui quali mangiare. Esse quindi sono astrattamente idonee allo svolgimento di atti della vita privata, come mangiare o dormire.

⁽¹⁾ V. la nota di E. NIGRO, a p. 931.

Inoltre, nella stessa ordinanza si afferma che le tre imbarcazioni, pur essendo ormeggiate al molo, al momento della commissione dei delitti che sono contestati all'odierno ricorrente erano occupate o il loro proprietario si era momentaneamente assentato e che oggetto dei furti sono stati gli effetti personali degli occupanti, come un orologio, un telefono cellulare, portafogli con bancomat e denaro contante.

La *ratio* della previsione dell'art. 624-*bis*, comma 1, cod. pen., risiede nell'esigenza di apprestare una maggiore tutela alla sfera privata dell'individuo in tutti i luoghi dove si svolge la sua personalità, quindi anche in quelli, diversi dall'abitazione, perché destinati in modo transitorio e contingente allo svolgimento di attività che attengono alla libertà domestica (Sez. 5, 30.6.2015, n. 428, rv. 265694; sez. 5, 5.5.2010, n. 22725, rv. 247969; Cass., sez. V, 19.2.2014, n. 32026, rv. 261672).

Sulla base di tale principio la Suprema Corte ha affermato che, ai fini della configurabilità del reato di cui all'art. 624-*bis* cod. pen., il camper costituisce un luogo di privata dimora per la naturale destinazione all'uso abitativo quale «casa mobile» nella quale si espletano attività della vita privata (Sez. VII, 12/01/2015, n. 7204, rv. 263188).

Con altra sentenza questa Corte ha precisato che il camper non può essere considerato luogo destinato in tutto o in parte a privata dimora solo in virtù della sua strutturale idoneità a svolgere una funzione abitativa, in aggiunta alla sua oggettiva caratteristica di mezzo di locomozione su ruote, occorrendo, piuttosto accertare che, in concreto, in esso siano state espletate attività tipiche della vita privata, diverse dalla sua mera utilizzazione come mezzo di locomozione, sempre possibile (Sez. 5, n. 38236 del 19/02/2016, Assisi, Rv. 26790801).

Analoghe considerazioni valgono per le imbarcazioni dotate di cabine, letti, cucine e wc, come quelle ove sono stati commessi i reati contestati al ricorrente.

A tale proposito deve considerarsi che al momento di consumazione dei delitti esse erano occupate dai derubati, cosicché correttamente il Tribunale del riesame ha ritenuto sussistenti i gravi indizi di colpevolezza dei reati di cui all'art. 612-*bis* cod. pen. contestati all'odierno ricorrente; ai fini dell'applicazione della misura cautelare personale, peraltro, non è necessario che sia pienamente dimostrata la penale responsabilità della persona sottoposta alle indagini, ma è sufficiente che sussistano gravi indizi di colpevolezza.

La struttura delle imbarcazioni, astrattamente idonea all'espletamento di attività della vita privata al loro interno, e la presenza di

persone a bordo delle stesse al momento della commissione dei furti, anche se solo temporaneamente allontanatesi, fa apparire sussistenti i gravi indizi dei delitti di cui all'art. 624-bis c. pen. ascritti al ricorrente, essendo probabile che le imbarcazioni fossero «abitate» dagli occupanti al momento della commissione dei delitti.

Al rigetto del ricorso consegue la condanna del ricorrente al pagamento delle spese del procedimento.

* * *

I confini della privata dimora nella nautica da diporto.

1. — La sentenza in esame, nel qualificare le imbarcazioni da diporto su cui sono avvenuti i furti come luoghi di privata dimora, ai fini dell'applicazione della disciplina sul furto in abitazione *ex art. 624 bis c.p.* ⁽¹⁾, ricalca sostanzialmente la conclusione dell'*iter* logico-giuridico espresso in precedenza dalle Sezioni Unite nella celebre pronuncia *D'Amico* ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Il furto in abitazione, prima dell'intervento della l. 26.3.2001 n. 128, era una circostanza aggravante speciale del furto comune *ex art. 624 c.p.* e si collocava nell'art. 625, n. 1, c.p. Poi, l'art. 2 della legge del 2001 lo ha reso una fattispecie incriminatrice autonoma, per via di diverse ragioni di politica penale, tra cui il crescente allarme sociale nei confronti di furti di questo tipo, che consistono in azioni delittuose pluri-offensive (lesive sia del patrimonio, sia della sicurezza, intesa quest'ultima come «inviolabilità, fisica e psichica, della sfera personale del soggetto attivo») e, spesso, particolarmente odiose. Per la definizione di «sicurezza» di cui sopra cfr. G. FIANDACA, E. MUSCO, *Diritto penale. Parte speciale. I delitti contro il patrimonio*, V, Bologna, 2007, 77. Per un approfondimento sulla genesi, sulla disciplina, nonché sulla casistica giurisprudenziale del reato di furto in abitazione *ex art. 624-bis c.p.*, si cfr. anche T. ATTALLA, *L'aggravante del furto in edificio destinato ad abitazione*, XVI, Livorno, 1937, 4 ss.; E. APRILE, F. BALDI, R. CANTONE, M. CERASE, L. DE MATTEIS, G. DONADIO, A. FANELLI, M. GAMBARDELLA, P. PALLADINO, *I delitti contro il patrimonio*, Volume XII, Libro II (artt. 624-649), in *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e di dottrina* (a cura di G. Lattanzi, E. Lupo), I, Milano, 2010, 50 ss.; C. BACCAREDDA BOY, S. LALOMIA, *I delitti contro il patrimonio mediante violenza*, in *Trattato di diritto penale. Parte speciale* (a cura di G. Marinucci, E. Dolcini), I, Milano, 2010, 216 ss.; E. MEZZETTI, *Reati contro il patrimonio*, in *Trattato di diritto penale* (a cura di C. F. Grosso, T. Padovani, A. Pagliaro), I, Milano, 2013, 120 ss.; G. FORTI, P. PATRONO, G. ZUCCALÀ, *Codice penale e leggi collegate*, I, Padova, 2014, 2753 ss.; A. CERETTI, R. CORNELLI, *Proprietà e sicurezza. La centralità del furto per la comprensione del sistema penale tardo-moderno*, I, Torino, 2017, 13 ss.; R. GAROFOLI, *Manuale di diritto penale. Parte speciale*, Tomo III, IV, Roma, 2017, 45 ss.; A. CADOPPI, P. VENEZIANI, *Elementi di diritto penale. Parte speciale*, VI, Milano, 2019, 399 ss.

⁽²⁾ Cfr. Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345 (dep. 22 giugno 2017). Vedi S., BERNARDI, *Le Sezioni Unite ridefiniscono la nozione di privata dimora ai fini dell'art. 624-bis c.p.*, in *Diritto penale contemporaneo*, 2017, fascicolo 7-8, 227 ss.

Prima di tale decisione e, dunque, prima del 2017, i confini della nozione penalistica di «luogo adibito in tutto o in parte a privata dimora» erano piuttosto incerti e oscillavano tra due contrapposti orientamenti della Cassazione. Il primo, maggioritario e di portata estensiva, considerava privata dimora qualunque luogo, non pubblico, ove si svolgevano, anche in modo transitorio e contingente, atti di vita privata, ovvero atti di vita intima, familiare, professionale, lavorativa, ma anche atti realizzati a contatto con altri soggetti, come, ad esempio, l'acquisto di merci ⁽³⁾. Di conseguenza, risultavano essere private dimore tutti gli esercizi commerciali ⁽⁴⁾, i cantieri edili ⁽⁵⁾ e gli studi professionali ⁽⁶⁾ (inclusi quelli legali), anche in orario di chiusura, e, fra i mezzi di trasporto, i camper ⁽⁷⁾. Il secondo, invece, di natura più restrittiva, coglieva il focus del concetto di privata dimora nell'«accertamento della prevedibile presenza di persone nel luogo di svolgimento di atti della vita privata, a prescindere dall'orario (notte o giorno) e dalla chiusura o meno dell'esercizio» ⁽⁸⁾. Tuttavia, mentre il primo orientamento presentava il difetto di allargare troppo le maglie della nozione, il secondo, nel tentativo di stringerle, andava incontro a un vero e proprio deficit di determinatezza.

Così, le Sezioni Unite, prendendo le mosse dal furto commesso in un locale commerciale in orario di chiusura e richiamando i suddetti orientamenti, hanno colto l'occasione per stabilire in via definitiva le caratteristi-

⁽³⁾ Cfr. Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 3.

⁽⁴⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 25 giugno 2009 n. 37908; Cass. pen. 5 maggio 2010 n. 22725; Cass. pen. 17 dicembre 2014 n. 7293; Cass. pen. 24 novembre 2015 n. 6210 e, infine, Cass. pen. 26 maggio 2015 n. 24763, come anche riportato in Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 3-4. In aggiunta, cfr. anche Cass. pen. 30 giugno 2015 n. 428.

⁽⁵⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 26 giugno 2010 n. 32093 e Cass. pen. 1 ottobre 2014 n. 2768, come riportato in Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 3 ss.

⁽⁶⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 15 febbraio 2011 n. 10187, come riportato in Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 3 ss.

⁽⁷⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 12 gennaio 2015 n. 7204 e Cass. pen. 19 febbraio 2016 n. 38236, che, tuttavia, si discosta parzialmente dal primo orientamento, poiché afferma: «Se ne deduce che il *camper* non può essere considerato luogo destinato in tutto o in parte a privata dimora solo in virtù della sua strutturale idoneità a svolgere una funzione abitativa, in aggiunta alla sua oggettiva caratteristica di mezzo di locomozione su ruote, occorrendo, piuttosto accertare che, in concreto, in esso siano state espletate attività tipiche della vita privata, diverse dalla sua mera utilizzazione come mezzo di locomozione, sempre possibile».

⁽⁸⁾ Cfr. Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 5. Cfr. anche Cass. pen. 10 marzo 2015 n. 18211; Cass. pen. 17 novembre 2015 n. 10747; Cass. pen. 21 dicembre 2015 n. 10440; Cass. pen. 26 gennaio 2016, n. 12256; Cass. pen. 20 ottobre 2016 n. 55040.

che necessarie della privata dimora. Si tratta di tre requisiti, di cui due dinamico-funzionali, ovvero l'«utilizzazione del luogo per lo svolgimento di manifestazioni della vita privata (riposo, svago, alimentazione, studio, attività professionale e di lavoro in genere), in modo riservato e al riparo da intrusioni esterne»⁽⁹⁾, nonché la «durata apprezzabile del rapporto tra luogo e persona, in modo tale che tale rapporto sia caratterizzato da una certa stabilità e non da mera occasionalità»⁽¹⁰⁾, e uno statico-strutturale, cioè la «non accessibilità del luogo, da parte di terzi, senza il consenso del titolare»⁽¹¹⁾. In realtà, l'utilizzo del luogo per atti di vita privata presuppone un altro indispensabile requisito statico-strutturale, ovvero l'astratta idoneità del luogo al compimento di tali atti.

Per ogni luogo, inoltre, l'accertamento del possesso di tutti i requisiti va effettuato, volta per volta, guardando al caso concreto. Ciò significa, a ben vedere, che un locale commerciale⁽¹²⁾, uno studio professionale⁽¹³⁾, un camper o, come afferma la sentenza in commento, un'imbarcazione non sono qualificabili come privata dimora per il solo fatto di essere idonei in astratto a svolgere attività di vita privata, se manchino poi gli altri requisiti, tra cui anche l'effettivo espletamento di tali attività.

Inquadrate un furto che avvenga all'interno di una imbarcazione — dotata delle sopraccitate caratteristiche — alla stregua del furto in abitazione *ex art. 624 bis c.p.* piuttosto che come furto comune comporta delle conseguenze sul piano sanzionatorio e sul piano della tutela del proprietario (o dell'utilizzatore a vario titolo) dell'unità da diporto. Da un lato, infatti, la cornice edittale, sia nell'ipotesi di furto in abitazione semplice, sia nell'ipotesi aggravata, si sposta verso l'alto (nel primo caso la pena prevede la reclusione da quattro a sette anni e la multa da 927 a 1500 euro, mentre nel secondo la reclusione si inasprisce da cinque a dieci anni e la multa da 1000 a 2500 euro)⁽¹⁴⁾ e, inoltre, è espressamente vietato il giudizio di equivalenza o prevalenza delle circostanze attenuanti, diverse da quelle *ex artt. 98 e 625 bis c.p.*, sulle circostanze aggravanti *ex art. 625 c.p.* Dall'altro, la procedibilità d'ufficio per entrambe le ipotesi appena menzionate fa sí che si proceda penalmente anche in assenza di querela da parte della persona offesa, in modo che l'autore del fatto possa essere più facilmente perseguito.

⁽⁹⁾ Cfr. Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 9.

⁽¹⁰⁾ Cfr. Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 9.

⁽¹¹⁾ Cass. sez. un. pen. 23 marzo 2017 n. 31345, 9.

⁽¹²⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 24 gennaio 2013 n. 11490 (in adesione al secondo orientamento).

⁽¹³⁾ *Ex multiis*, Cass. pen. 21 giugno 2018 n. 34475.

⁽¹⁴⁾ Le pene sono state di recente aumentate dalla legge 26 aprile 2019, n. 36, intitolata «*Modifiche al codice penale e altre disposizioni in materia di legittima difesa*».

2. — Le statuizioni fin qui analizzate suscitano spunti di interesse in relazione al settore della nautica da diporto e, in particolare, con riferimento alla classificazione delle unità impiegate per tale genere di navigazione. Infatti, l'applicazione della nozione di privata dimora alle diverse unità da diporto (con la verifica dell'esistenza di tutti i suoi requisiti) non deve avvenire in modo indiscriminato, ma conformemente alle caratteristiche tecniche e agli usi delle singole unità, andando a verificare caso per caso.

In base alle caratteristiche tecniche delle unità da diporto, si tratta di constatare la sussistenza dei due requisiti statico-strutturali della privata dimora, cioè l'astratta idoneità di tali unità allo svolgimento di atti della vita privata e la non accessibilità delle stesse a opera di terze persone, senza il consenso del titolare.

A proposito dei natanti, che, *ex art. 3, comma 1, lett. g)* del d.lg. 18 luglio 2005 n. 171 e s.m. (codice della nautica da diporto), sono definiti «ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, [...] con esclusione delle moto d'acqua», è bene premettere che soltanto certi tipi soddisfano i due requisiti statico-strutturali.

Le canoe, i kayak, i pedalò, le gondole, le tavole da vela, le tavole da surf, le tavole a motore, i gommoni non cabinati, per esempio, per natura non sono astrattamente idonei al compimento di atti di vita privata e, dunque, mancando già questo requisito, non si procede oltre.

Invece, i natanti semicabinati o cabinati hanno, di solito, una conformazione tale da giustificare il possesso di entrambi i requisiti sopra menzionati. Essi, infatti, risultano dotati di posti letto, servizi igienici e, in alcuni casi (specie quando la lunghezza si avvicina o raggiunge i dieci metri e, allora, si è soliti parlare indifferentemente di maxi-natante, super-natante oppure, con un termine *lato sensu* ironico, «natantone»), cucine o angoli cottura con saloncino annesso.

Le moto d'acqua sono state scorporate dal novero dei natanti a opera del d.lg. 3 novembre 2017 n. 229, che le ha dotate di una definizione propria e autonoma attraverso l'inserimento della lettera h) nel novellato art. 3, comma 1 del codice della nautica da diporto («ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno»). È, tuttavia, evidente che esse, in base alle caratteristiche strutturali, non possono rientrare nella nozione di privata dimora.

Le imbarcazioni da diporto, ovvero le «unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri» (art. 3, comma 1, lett. f) del d.lg. 18 luglio 2005 n. 171), al pari dei natanti semicabinati e cabinati, soddisfano i due requisiti statico-strutturali: da un lato, in quanto anch'esse predispongono posti letto, servizi igienici, cucine, saloni, ecc. al fine dello

svolgimento di atti di vita privata e, dall'altro, perché concedono al titolare il diritto di non far salire a bordo individui sgraditi.

Occorre menzionare che, probabilmente a breve, il codice della nautica da diporto subirà una modifica, per permettere a tutte le unità lunghe fino ai ventiquattro metri di «ospitare» a bordo «negozi, spacci, boutique e chioschi per la somministrazione di alimenti e bevande»⁽¹⁵⁾, al fine di garantire «un'esperienza turistica unica e personalizzata, rispondente alle aspettative dei visitatori e accessibile alle persone con disabilità e alla terza età»⁽¹⁶⁾. L'eventuale futura presenza di tali ambienti andrebbe senz'altro a valorizzare l'uso commerciale di tali mezzi di trasporto, in accordo con la riforma del codice della nautica da diporto entrata in vigore il 13 febbraio 2018 a opera del d.lg. 3 novembre 2017 n. 229⁽¹⁷⁾.

Prendendo in considerazione le navi da diporto maggiori, minori (e storiche), che hanno uno «scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri» e si differenziano solo in base alla stazza (come stabilito dall'art. 3, comma 1, lett. c), d) ed e) del d.lg. 18 luglio 2005 n. 171), esse realizzano meglio di ogni altra unità i requisiti strutturali della nozione di privata dimora, proprio per la spaziosità, la comodità e, innegabilmente, la sontuosità degli ambienti interni. Non a caso, infatti, si parla in gergo di *superyachts*, intendendo quelle «barche» di lusso (moderne e non storiche però), dai costi assolutamente proibitivi ai più, la cui lunghezza, in genere, oscilla tra i ventiquattro e i sessanta metri. Tuttavia, ne esistono esemplari lunghi poco meno di cento metri: basti pensare al Maltese Falcon, che raggiunge gli ottantotto metri, all'Athena, che tocca i novanta, e all'Eos, che sfiora i novantatré.

(15) Cfr. L. CHIARELLO, *Le barche diventano boutique*, in *Italia oggi*, 2019 (anno 28), n. 162, 33.

(16) Aggiunge Chiarello che, se entro un breve lasso di tempo verrà apportata la modifica al codice della nautica da diporto nel senso sopra indicato, si tratterà di un importante cambiamento, avvenuto a poca distanza dal restyling operato al codice stesso dal d.lg. 229 del 2017. Infatti, quest'ultimo decreto legislativo, entrato in vigore il 13 febbraio 2018, ha inciso su numerose disposizioni del codice, in base a quanto stabilito dalla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167, la quale, fra l'altro, all'art. 1, comma 5, prevedeva che, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del d.lg. 229/17, il Governo potesse adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dello stesso d.lg. 229/17. Tale termine di diciotto mesi è stato, tuttavia, prorogato a trenta mesi dalla legge 6 agosto 2019, n. 86. Dunque, si avrà tempo fino al 13 agosto 2020 per vedere se la modifica di cui parla Chiarello sarà definitivamente introdotta oppure no. Cfr. nota 14, *ibidem*.

(17) La modifica di cui parla Chiarello permetterebbe di introdurre nel codice della nautica da diporto, attraverso l'inserimento della lettera *c-quater*) nel comma 1 dell'art. 2, un nuovo impiego commerciale delle unità da diporto, accanto a quelli già previsti, che consisterebbe nell'utilizzo di tali unità per «l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio».

3. — Passando ora all'esame degli effettivi impieghi delle unità da diporto, per accertare l'esistenza degli altri due requisiti indispensabili della privata dimora, quelli dinamico-funzionali, conviene, in via preliminare, distinguere tra i due usi del diporto: l'uso non commerciale (definito dall'art. 1, comma 2, d.lg. 18 luglio 2005 n. 171) e l'uso commerciale (previsto sia dall'art. 1, comma 2, sia dall'art. 2). Il primo, che era anche l'unico fino a qualche decennio fa e che, invece, adesso si è notevolmente ridotto, coincide con l'uso dell'unità da diporto a titolo personale, in acque marittime e interne, per finalità sportivo-ricreative, senza scopo di lucro, ovvero «per fini esclusivamente lusori». Il secondo, sviluppatosi in modo esponenziale negli ultimi tempi, grazie anche alla diffusione di contratti di locazione, noleggio e *leasing* finanziario, ha come fulcro proprio lo scopo di lucro. Tuttavia, ciò non significa che lo scopo di lucro abbia tagliato fuori quello turistico-ricreativo, anzi: la locazione e il noleggio di un'imbarcazione possono avere e, spesso, hanno come obiettivo finale il divertimento, il relax o la pesca sportiva di chi la utilizza⁽¹⁸⁾.

Se una unità da diporto, avente i due requisiti statico-strutturali della privata dimora, viene impiegata per uso non commerciale da colui che ne è proprietario, bisogna chiedersi se le attività che vengono ivi compiute rientrano nel concetto di atti di vita privata e quale ne sia la durata. In altri termini, serve sapere se a bordo si svolgono, per un periodo di tempo apprezzabile, atti di vita intima, familiare, professionale, lavorativa, ecc. Se la risposta a entrambe le domande è affermativa, allora siamo certamente in presenza di una privata dimora, con tutte le conseguenze penalistiche e, estensivamente parlando, giuridiche che ne derivano.

A titolo esemplificativo, è privata dimora lo yacht di dodici metri su cui il proprietario, insieme alla sua famiglia, trascorre le vacanze, mentre non sembrerebbero integrare tutti i caratteri della privata dimora (mancando quello della durata apprezzabile del rapporto tra il luogo e la persona) il gommone di otto metri, seppure cabinato, e finanche un superyacht di cinquanta metri, impiegati dal proprietario per un pomeriggio di pesca solitaria oppure per un pranzo di qualche ora con gli amici.

Un discorso analogo può farsi per le unità da diporto, sempre rispettanti i due requisiti statico-strutturali della privata dimora, che vengono impiegate con scopo di lucro sul mare, sulla costa ma anche nelle acque interne na-

(18) Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, IV, 823 ss.; M.M. COMENALE PINTO, E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, in *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione* (a cura di M.M. Comenale Pinto e E.G. Rosafio), I, Aracne, Roma, 2015, 435 ss.; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, Giuffrè, Milano, 2013, 109 ss.; A. RAIOLA, *Manuale di diritto della navigazione da diporto*, II, Pisa, 2018, 113 ss.

vigabili, per la realizzazione di molteplici attività, principalmente sportive, ludiche o, comunque, ricreative (rientranti tutte nella definizione di turismo nautico) ⁽¹⁹⁾.

Anche in questi casi, occorre vagliare, volta per volta, la sussistenza dei requisiti dinamici in capo all'unità da diporto in questione.

Ad esempio, per quanto riguarda l'insegnamento professionale della nautica da diporto (che ha come fine il conseguimento delle patenti nautiche), le unità da diporto utilizzate, appartenenti alle diverse categorie sopra menzionate, sicuramente non soddisfano ambedue i requisiti dinamico-funzionali della privata dimora, poiché vengono impiegate per soli fini didattici (e questi, al più, potrebbero esser fatti rientrare negli atti di vita privata, in quanto attività di studio per chi impara e attività professionale per chi insegna) e per brevi lassi di tempo.

Quindi, quand'anche un soggetto utilizzi, a più riprese, per diversi mesi, ma pur sempre in via del tutto occasionale, una stessa imbarcazione astrattamente idonea allo svolgimento di atti di vita privata, per esercitarsi al fine di conseguire la patente nautica o per insegnare ad andare in barca, tale unità non può di certo essere qualificata privata dimora.

Anche le unità da diporto (generalmente natanti) impiegate per il *diving*, ovvero le immersioni subacquee sui fondali marini e oceanici, alla scoperta degli ecosistemi che li popolano, non risultano rientrare nel concetto di privata dimora, poiché difettano di (almeno) un requisito dinamico-funzionale: i subacquei, infatti, vi salgono per svolgere attività ludico-sportive (che potrebbero, tutto sommato, rappresentare un'estensione delle attività di svago considerate atti di vita privata), ma lo fanno solo sporadicamente e per poche ore ⁽²⁰⁾. La faccenda assume, invece, altri connotati, se si esamina il fenomeno delle cosiddette crociere subacquee. In questi casi, infatti, l'appassionato di immersioni compie un vero e proprio viaggio, di natura circolare, comprendente una serie di prestazioni, tra cui il pernottamento per un certo numero di notti, il vitto e, ovviamente, svariate immersioni. È, dunque, possibile sostenere che le unità da diporto adibite a tale uso, di grandi dimensioni, siano private dimore, data la natura degli atti che ivi si svolgono e la loro durata. Tuttavia, serve un'ulteriore precisazione: le navi da crociera non possono essere considerate private dimore nella loro totalità, cioè in tutti gli spazi che le compongono, ma soltanto in quelli che per-

⁽¹⁹⁾ Cfr. C. BENEVOLO, *Turismo nautico (una sfida per il «destination management»)*, in *Rivista di scienze del turismo*, 2010, n. 3, 108.

⁽²⁰⁾ Raiola afferma che: «Nel *diving* il mezzo nautico viene utilizzato per far raggiungere ai subacquei il punto di immersione e poi per il rientro a terra, nonché come unità di appoggio per i subacquei stessi impegnati in acqua. Il servizio fornito è solo di supporto tecnico ai sub, escludendo ulteriori servizi quali crociere che prevedono, invece, un vero e proprio trasporto di passeggeri». Cfr. A. RAIOLA, *op. cit.*, 113.

mettono al passeggero di svolgere astrattamente e concretamente atti di vita privata, per un certo periodo di tempo e potendo escludere terzi estranei. Quindi, per fare un esempio, il ristorante della nave non sembra poter essere considerato un luogo di privata dimora, così come non lo sono il centro sportivo, il parrucchiere e i negozi, perché il passeggero che si trovi in uno di questi ambienti non può certamente impedirne l'accesso ai suoi «compagni di viaggio». Nella cabina, al contrario, il passeggero è libero di far entrare chi vuole e, pertanto, si tratta di privata dimora.

Lo stesso discorso vale quando la crociera non viene intervallata dalle immersioni, ma è comunque circolare, ha una certa durata e offre al passeggero il pernottare in una cabina, il vitto, gli spettacoli, altri intrattenimenti ludico-sportivi e la possibilità di fare escursioni a terra.

Un'altra attività tipica del turismo nautico è il cosiddetto *whale watching*, cioè l'impiego di unità da diporto al fine di avvistare le balene. Tali unità (che sono perlopiù maxi-natanti o, al massimo, piccole imbarcazioni da diporto), al pari di quelle che servono per la pesca o gli sport acquatici, non sono private dimore, dal momento che l'avvistamento dei cetacei, per quanto ricreativo e dunque rientrante, seppure con uno sforzo interpretativo che potrebbe far storcere il naso a qualcuno, fra gli atti di vita privata, ha una durata piuttosto breve, per lo più di poche ore.

Per quanto riguarda le unità da diporto (che sono quasi sempre medi e grandi natanti semicabinati o cabinati) usate per l'escursionismo guidato di breve durata, operato dagli skippers, che fungono anche da guide turistiche, non si può parlare di privata dimora, sempre perché manca un requisito dinamico-funzionale, ovvero la cosiddetta durata apprezzabile del rapporto tra luogo e persona. Quindi, ad esempio, la gita di un giorno alla Grotta Azzurra di Capri, anche se arricchita di ulteriori utilità (mangiare pesce e tuffarsi nell'acqua limpida), non sarà sufficiente a conferire alla barca la qualifica di cui si discorre.

Altri due impieghi commerciali delle unità da diporto, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. *c bis*) e *c ter*) del codice della nautica da diporto, per come di recente novellato, sono l'assistenza all'ormeggio e l'attività di assistenza e traino di altre unità da diporto. Tuttavia, durante lo svolgimento di tali operazioni, le unità che le effettuano non possono essere considerate privata dimora, poiché, quand'anche in possesso dei suoi requisiti strutturali, difettano di quelli dinamico-funzionali.

Infine, il diporto nautico in senso stretto, ovvero «l'attività escursionistica ed itinerante realizzata con l'utilizzo di una unità da diporto»⁽²¹⁾, che di solito vede impiegate imbarcazioni di piccole o medie dimensioni per una durata di un certo rilievo, fa acquisire alle unità da diporto la caratteristica

(21) C. BENEVOLO, *op. ult. cit.*, 107.

di private dimore (si pensi a un soggetto che, pur non avendo il capitale necessario per l'acquisto di un'imbarcazione, ne prenda una in locazione o a noleggio, al fine di trascorrere le vacanze estive).

In conclusione, si può senza dubbio affermare che la riconducibilità del furto su barche — avvenuto a determinate condizioni — alla fattispecie del furto in abitazione, così come operata dalla Cassazione, sembra porsi in rapporto di complementarità con i recenti interventi legislativi in materia di nautica da diporto che stanno provando a tracciare, per la prima volta, un compiuto e moderno sistema di «*yachting law*».

Se ci si pone come obiettivi finali, infatti, l'ampliamento degli scopi commerciali delle unità da diporto, la semplificazione del regime amministrativo delle unità stesse, tramite l'abolizione dei registri cartacei e l'adozione dell'Archivio telematico (ATCN) per gli atti inerenti alla proprietà delle navi e delle imbarcazioni, nonché, più in generale, la creazione di una solida e consapevole cultura del mare e della nautica da diporto, non si può trascurare il tema della sicurezza a bordo in senso esteso.

Esseri sicuri a bordo vuol dire stare certi (o quasi) che qualunque intrusione sgradita, specie se avvenuta per commettere un furto, venga sanzionata con pene severe, parificando l'offesa subita con quella derivante da un furto in appartamento.

T.A.R. SICILIA, SEZ. III, 25 MARZO 2019 N. 875

Pres. QUILIGOTTI - Est. CAPPELLANO - Cons. RUSSO - Ref. COMMANDATORE
*Impresa Portuale s.r.l. (avv. V. Vulpetti) c. Autorità di Sistema Portuale del mare
di Sicilia Occidentale e c. la Capitaneria di Porto di Trapani*

Lavoro nelle infrastrutture - Operazioni portuali - Servizi portuali - Autorizzazione ex art. 16, l. n. 84/1994 - Autoproduzione - Rizzaggio - Derizzaggio.



RIASSUNTO DEI FATTI — La società ricorrente Impresa Portuale s.r.l. è un'impresa portuale autorizzata a svolgere nel Porto di Trapani le operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, della legge n. 84/1994 assicurando, nell'ambito del ciclo delle operazioni portuali di carico e scarico merci, anche le attività di rizzaggio e il derizzaggio della merce che viaggia in container e su rotabili. Tale società impugnò gli atti con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nell'approvare il nuovo regolamento per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16, aveva disciplinato, con apposita norma regolamentare, l'attività di rizzaggio, derizzaggio, fardaggio e fissaggio (riferite agli autoveicoli e mezzi gommati da imbarcare o sbarcare), qualificandole come «servizi portuali» anziché come «operazioni portuali». Con ordinanza n. 7 del 25 maggio 2018 (pure impugnata dalla società ricorrente) la medesima Autorità aveva modificato il regolamento solo per il Porto di Trapani, prevedendo una fase transitoria per le attività di rizzaggio e derizzaggio di rotabili e autovetture su navi ro-ro, fondamentali per la sicurezza della navigazione, nella considerazione che, fino a quel momento, tali attività fossero svolte senza alcuna formale autorizzazione da parte delle imprese. La società ricorrente chiese all'Autorità la revoca in autotutela dell'ordinanza n. 7/2018, con istanza del 29 maggio 2018, ottenendo, però, risposta negativa con nota del 5 giugno 2019 (pure impugnata). A questo punto la società ricorrente impugnò i succitati atti (regolamento, ordinanza, diniego di autotutela) adducendo tre motivi di illegittimità: 1) violazione e falsa applicazione dell'art. 16, legge n. 84/1994 e dell'art. 2, d.m. n. 132/2001, secondo i quali le attività di rizzaggio e derizzaggio degli autoveicoli e dei mezzi gommati (nonché quelle di fissaggio e fardaggio delle merci) farebbero parte del ciclo delle operazioni portuali e non potrebbero essere qualificate come servizi portuali, mancando dei requisiti sia della complementarietà, sia dell'accessorietà rispetto al ciclo delle operazioni portuali; 2) difetto assoluto di attribuzione e di competenza dell'Autorità in merito alla regolamentazione delle attività rientranti nel ciclo delle operazioni portuali, poiché l'art. 16, comma 1, legge n. 84/1994 attribuirebbe all'Autorità il potere di regolamentare solo i servizi portuali e non anche le operazioni portuali; 3) eccesso di potere per di-

fetto di istruttoria, difetto di motivazione e contraddittorietà, violazione dell'art. 3, legge n. 241/1990, in quanto l'amministrazione non avrebbe compiuto alcuna attività istruttoria al fine di verificare l'effettiva natura delle attività in questione, né avrebbe fornito adeguate motivazioni in tal senso.

Il rizzaggio e il derizzaggio si possono ricondurre alla disciplina dei servizi portuali in quanto strettamente connessi al ciclo delle operazioni che si svolgono nel porto e, involgendo importanti profili di sicurezza del porto e della navigazione, sono necessariamente subordinate al potere autorizzatorio dell'Autorità portuale (1).

MOTIVI DELLA DECISIONE — A. — Viene in decisione il ricorso promosso dalla società Impresa Portuale s.r.l. (d'ora in poi solo «ricorrente») avverso la norma regolamentare con la quale l'ADSP ha disciplinato l'attività di rizzaggio, derizzaggio, fardaggio e fissaggio qualificandole come «servizi portuali» anziché come «operazioni portuali».

B. — Deve preliminarmente essere esaminata l'eccezione di improcedibilità del ricorso sollevata dalla difesa delle resistenti amministrazioni. L'eccezione è fondata nei limiti subito precisati. Tale eccezione è certamente fondata con riguardo all'ordinanza n. 7 del 25 maggio 2018, con la quale l'ADSP aveva disciplinato la fase transitoria per i servizi di rizzaggio e derizzaggio nel solo Porto di Trapani — e, in particolare, i termini di entrata in vigore dello stesso regolamento — nelle more del rilascio delle autorizzazioni in applicazione del nuovo regolamento. Invero, come reso noto dalla difesa erariale, la ricorrente è stata autorizzata per i servizi portuali di rizzaggio, derizzaggio nel Porto di Trapani, venendo meno, in tal modo, il regime transitorio dettato nelle more del rilascio delle nuove autorizzazioni. Conseguentemente, il ricorso è divenuto improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse anche con riferimento alla gravata nota prot. n. 6972 del 5 giugno 2018, con la quale l'ADSP ha respinto l'istanza di revoca in autotutela dell'ordinanza n. 7/2018. Con riferimento a entrambi gli atti appena menzionati, pertanto, il ricorso deve essere dichiarato improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse.

C. — Deve a questo punto essere esaminata la questione centrale, attorno alla quale sono state articolate le doglianze avverso il regolamento, con specifico riguardo alla qualificazione giuridica delle at-

(1) V. la nota di R. Fusco, a p. 949.

tività di rizzaggio e derizzaggio. Sostiene, in estrema sintesi, la ricorrente che tali attività fanno parte delle operazioni di «imbarco, sbarco, movimentazione merci e automezzi», evidenziando di avere sempre svolto tali attività in quanto ricomprese nell'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali. Il ricorso, così come prospettato, non è fondato.

C.1. — Il primo motivo non è fondato. È necessario fare una breve premessa sia dal punto di vista fattuale, con specifico riferimento all'ambito portuale in interesse; sia dal punto di vista normativo. Sotto il primo profilo, come indicato dall'ADSP nella nota di diniego di autotutela del 5 giugno 2018, fino all'approvazione della gravata ordinanza n. 5/2018 — di approvazione del «Regolamento per il rilascio, sospensione, revoca e rinnovo delle autorizzazioni di cui all'art. 16, legge n. 84/1994 nei porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale» — le attività di rizzaggio e derizzaggio di rotabili su navi non erano ricomprese né tra le operazioni portuali, né erano state individuate tra i servizi portuali; conseguentemente, le stesse venivano sostanzialmente considerate come operazioni nautiche rimesse al Comando di bordo, in quanto necessarie per la sicurezza della navigazione (v. nota dell'Autorità di Sistema Portuale data 5 giugno 2018, in atti).

Dallo stralcio del regolamento del Porto e della Rada di Trapani (luglio 2011), si evince, inoltre, che già il rizzaggio e il derizzaggio della merce varia su camion, a terra e a bordo delle navi, con esclusione della merce containerizzata e dei rotabili, erano state individuate tra i servizi portuali (v. art. 69, punto *i*, dello stralcio del regolamento, depositato da ADSP in data 19 luglio 2018); e tali operazioni — stando sempre a quanto si evince dalle difese della ricorrente, nonché dalla predetta nota dell'ADSP, non contestata sul punto — erano state svolte dalla ricorrente stessa, in quanto ritenute ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali. Deve anche essere chiarito che, per rizzaggio, si fa riferimento all'insieme delle operazioni e procedure finalizzate a legare solidamente con «rizzate» beni trasportati via mare — quali, in particolare, automezzi — in modo tale che i predetti veicoli rimangano fermi e non subiscano danni a causa dei movimenti della nave in corso di navigazione. Per quanto attiene al quadro normativo di riferimento, occorre invece prendere le mosse dall'art. 16, commi da 1 a 4, della legge n. 84/1994 (nella versione in vigore dal 24 febbraio 2018), a tenore del quale:

«1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle Autorità di sistema portuale, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5, riferendo periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento di operazioni portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4, oppure di uno o più servizi portuali di cui al comma 1, da individuare nell'autorizzazione stessa. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri distinti tenuti dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.

3-bis. Le operazioni ed i servizi portuali di cui al comma 1 non possono svolgersi in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, salvo quanto previsto dall'articolo 17.4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina: a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali; b) i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione ed alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonché ai relativi controlli; c) i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazio-

ne alla durata ed alla specificità dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare; d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al comma 7».

Inoltre, il decreto ministeriale 6 febbraio 2001 n. 132, all'art. 2, prevede che:

«1. Sono servizi portuali le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali.

2. Per «ciclo delle operazioni portuali» si intende l'insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, rese in ambito portuale dalle imprese, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altra modalità di trasporto e viceversa.

3. Il carattere specialistico delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature e/o macchinari specificatamente dedicati alla fornitura del servizio.

4. Il carattere complementare ed accessorio delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo.

5. L'individuazione dei servizi ammessi deve essere compiuta da parte dell'autorità competente, sulla base delle esigenze operative del porto, delle imprese autorizzate e operanti, e delle specifiche necessità risultanti dall'organizzazione locale del lavoro portuale».

L'art. 1 del decreto ministeriale 31 marzo 1995 n. 585 («Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca

delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali»), dispone che «1. Le operazioni portuali indicate nel comma 1, dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, non possono essere espletate se non a seguito di autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale, o laddove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, dall'organizzazione portuale. Nei restanti porti l'autorizzazione viene rilasciata dal capo del circondario».

Va anche richiamato l'art. 3 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 272 — recante l'adeguamento, tra l'altro, della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali — il quale definisce come «operazioni e servizi portuali», le «operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale, operazioni complementari ed accessorie svolte nell'ambito portuale»; mentre, il successivo art. 4 dello stesso d.lgs. n. 272/1999 obbliga il datore di lavoro ad elaborare il documento di sicurezza — richiesto, conseguentemente, dall'art. 12 del gravato regolamento dell'ADSP — che deve essere custodito presso la sede dell'impresa.

L'art. 35 dello stesso d.lgs. n. 272/1999 — rubricato «Stivaggio dei veicoli e sistemazione a bordo su navi traghetto e navi a carico orizzontale» — stabilisce, poi, con disposizione di dettaglio, che:

«1. Il datore di lavoro provvede affinché: a) prima dell'imbarco a bordo sia accertato che non vi siano perdite di combustibile dal mezzo da imbarcare; b) i veicoli siano rizzati in modo sicuro; c) i veicoli e le merci siano distanziati in maniera da consentire un agevole accesso ai lavoratori addetti alle operazioni di rizzaggio e derizzaggio e comunque intorno ad ogni veicolo sia lasciato uno spazio libero non inferiore a 40 cm; d) siano lasciati liberi i passaggi di disimpegno e le zone prospicienti i mezzi antincendio; e) siano tenuti fermi il tergicristallo ed eventuali altri servizi elettrici; f) siano tenute spente le luci esterne ed interne; g) non siano chiuse a chiave le porte; h) durante l'imbarco, la permanenza a bordo e lo sbarco dei veicoli non sia consentito fumare ed eseguire sulla nave lavori che comportino l'uso di fiamme libere o che possano generare sorgenti di ignizione nel locale veicoli e nelle zone scoperte di ponte su cui sono sistemati; i) il motore dei veicoli sia tenuto acceso soltanto per il tempo strettamente necessario alle operazioni di imbarco e sbarco».

Osserva il Collegio che, dall'esame della complessiva normativa sopra riportata, emerge che le attività di rizzaggio e derizzaggio

sono attività prese in considerazione dal legislatore, e disciplinate anche in quanto funzionali alla sicurezza della navigazione.

Ora, sebbene l'art. 16, comma 1, ricomprenda nell'ambito delle operazioni portuali «il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale», ad avviso del Collegio il rizzaggio e il derizzaggio rientrano tra le attività specialistiche — rispetto alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1 della legge n. 84/1994, costituenti un *numerus clausus* — non necessariamente connesse al ciclo delle operazioni portuali in relazione al movimento delle merci.

Deve in particolare rilevarsi che il rizzaggio non può essere ricondotto *sic et simpliciter* alle operazioni portuali, in quanto tale attività specialistica è attività necessaria, ma a carattere eventuale, poiché non tutte le operazioni di movimentazione merci richiedono l'attività di rizzaggio: si pensi, per esempio, al carico delle merci alla rinfusa, il quale si effettua senza rizzaggio.

Inoltre, per quanto già rilevato anche tenendo conto della specifica normativa, il rizzaggio e il derizzaggio — a differenza della mera movimentazione delle merci — non si caratterizzano solo per l'aspetto economico, ma anche per il profilo della sicurezza della navigazione; sicché, tali attività specialistiche non possono essere considerate alla stregua di attività libere, come tali implicitamente ricomprese nel carico e scarico e nella movimentazione merci.

Deve anche osservarsi che, a volere seguire la tesi di parte ricorrente, tali peculiari attività sostanzialmente perderebbero la loro autonomia rispetto alle operazioni portuali, dalle quali non sarebbero differenziate, restando prive di una specifica regolamentazione; laddove, proprio i rilevanti profili della sicurezza — quali evincibili dal complessivo quadro normativo su riportato — impongono il rilascio, da parte dell'Autorità, dell'autorizzazione a ciascuna impresa che voglia effettuare tali attività; con conseguente necessità, per tutte le imprese operanti nell'ambito portuale, di indicare, nelle istanze di autorizzazione, per quali specifiche attività chiedono di essere abilitate, nella considerazione che l'Autorità deve valutare i profili della sicurezza della navigazione e dell'approdo. E, d'altro, canto, non è superfluo rilevare che il regolamento impugnato, all'art. 12, prescrive a corredo dell'istanza di autorizzazione ai servizi portuali, anche la documentazione prevista dall'art. 4, comma 1 del d.lgs. n. 272/1999 (documento di sicurezza con la descrizione dei servizi portuali).

Come rilevato anche dal Giudice di appello, «Consegue da quanto sopra che, in materia portuale, le prestazioni possono essere qualificate come specialistiche, se caratterizzate da una particolare competenza tecnica per loro natura nautica (pilotaggio, rimorchio, battellaggio, ormeggio) o per la tipologia delle prestazioni rese dal concessionario fornitore per la sicurezza stessa delle lavorazioni (quando si inseriscono in un unico ciclo produttivo integrato del servizio di trasporto), mentre la complementarità e l'accessorietà consistono nel fatto che i servizi portuali, pur essendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali ma in ruolo servente a queste, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso contribuendo a migliorarne la qualità in termini di produttività, celerità e snellezza, o devono essere necessari per eliminare residui o conseguenze indesiderate delle operazioni portuali (di regola, d'interesse generale quali gru di banchina, rizzaggi, movimentazione dei container e loro spuntature, pesatura e controllo di sigilli, bunkeraggio, approvvigionamenti per la nave, raccolta dei rifiuti, espletamento di adempimenti doganali, nel genere consistenti in attività rivolte a coprire l'intero ciclo dei servizi richiesti da una nave in funzione del miglior espletamento delle operazioni portuali)» (cfr. Consiglio di Stato, sez. VI, 7 febbraio 2014 n. 586).

Pertanto, nella consapevolezza delle specifiche caratteristiche delle attività in interesse — del resto, in passato assimilate ai servizi tecnico nautici — il rizzaggio e il derizzaggio si possono ricondurre alla disciplina dei servizi portuali, in quanto strettamente connessi (ove necessari in funzione della tipologia di operazione) al ciclo delle operazioni che si svolgono nel porto, e aventi, oltre alle su rilevate finalità pubblicistiche involgenti importanti profili di sicurezza, anche un aspetto economico e, pertanto, necessariamente subordinate al potere autorizzativo dell'Autorità portuale.

Appare, pertanto, coerente con il quadro normativo di riferimento che il gravato regolamento adottato dall'ADSP abbia disciplinato il rizzaggio e derizzaggio di autoveicoli e mezzi gommati includendoli tra i servizi portuali specialistici, venendo in rilievo un complesso di attività finalizzate alla sicurezza della navigazione e dell'approdo in relazione al carico, scarico e movimentazione delle merci (e rotabili).

Rientra, conseguentemente, nella discrezionalità dell'Autorità portuale il compito di individuare, in considerazione della situazione del porto, le attività riconducibili ai c.d. servizi portuali.

C.2. — L'imprescindibilità dell'autorizzazione all'espletamento di tali attività, in funzione delle esigenze di sicurezza del porto e della navigazione, rende, pertanto, privo di consistenza anche il terzo motivo.

Non è, peraltro, superfluo rilevare, quanto al dedotto difetto di motivazione, che il regolamento è un atto generale e, come tale, non necessita di una specifica motivazione.

C.3. — Anche il secondo motivo non è fondato.

Una volta ricondotte le attività in interesse all'ambito dei servizi portuali, deve rilevarsi che la competenza dell'ADSP a disciplinare tali attività è espressamente prevista dall'art. 6, comma 4 della legge n. 84/1994.

Tanto è sufficiente per respingere tale doglianza.

D. — Conclusivamente, il ricorso deve essere dichiarato improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse, con riferimento all'ordinanza n. 7 del 25 maggio 2018 e alla nota prot. n. 6972 del 5 giugno 2018 dell'ADSP; per il resto, il ricorso, in quanto infondato, deve essere rigettato, con salvezza degli atti impugnati.

E. — Gli specifici profili della controversia e la novità della questione legittimano la compensazione delle spese di giudizio tra le parti costituite; nulla deve, invece, statuirsi con riguardo alle parti non costituite.

* * *

La qualificazione giuridica dell'attività di rizzaggio: operazione o servizio portuale?

SOMMARIO: 1. Premessa — 2 Le operazioni portuali e i servizi portuali: una sintetica ricostruzione del quadro normativo vigente — 3. Il *discrimen* tra lo svolgimento in autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali — 4. L'incerta qualificazione giuridica del rizzaggio nella precedente giurisprudenza — 5. La sentenza T.A.R. Sicilia n. 875/2019: la qualificazione del rizzaggio come servizio portuale.

1. *Premessa* — La sentenza in commento prova a fare chiarezza sulla qualificazione giuridica delle operazioni di rizzaggio, ossia di quelle operazioni finalizzate al fissaggio delle merci all'interno delle navi. Il complesso quadro normativo vigente e la giurisprudenza sul tema non chiariscono adeguatamente se tali attività debbano essere ricondotte nell'alveo delle operazioni portuali o in quello dei servizi portuali. Tale incertezza è anche confermata dall'attività regolatoria delle varie autorità portuali che spesso

qualificano diversamente tali operazioni. La questione non presenta soltanto meri risvolti dogmatici e classificatori, ma comporta anche rilevanti implicazioni pratiche dato che la qualificazione del rizzaggio come operazione o come servizio portuale incide sui requisiti necessari per ottenere l'autorizzazione al suo svolgimento e sui limiti relativi alla possibilità di provvedervi in autoproduzione.

2. *Le operazioni portuali e i servizi portuali: una sintetica ricostruzione del quadro normativo vigente* — Con la definizione tradizionale di servizi portuali si intendono tutte quelle attività, individuate e regolate dal legislatore, che hanno lo scopo di consentire l'uso comune del porto da parte degli utenti ⁽¹⁾. Tali servizi vengono usualmente distinti in quattro diverse categorie: a) i servizi portuali a favore delle merci (movimentazione delle merci); b) i servizi tecnico-nautici a favore delle navi (pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio); c) i servizi portuali di interesse generale (illuminazione, pulizia, raccolta rifiuti, etc.); d) i servizi c.d. innominati, ossia quei servizi non inquadrabili nelle altre categorie (bunkeraggio, provveditorie di bordo, etc.) ⁽²⁾.

Le operazioni portuali e i servizi portuali (che definiremo servizi portuali specialistici) a cui si riferisce la sentenza in commento costituiscono due *species* del più ampio *genus* dei servizi alle merci, attualmente disciplinate nell'art. 16 della legge n. 84/1994 (rubricato «Operazioni portuali») ⁽³⁾.

L'attuale art. 16, comma 1 qualifica come operazioni portuali «il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni materiale, svolti nell'ambito portuale». La seconda parte del medesimo comma 1 prevede che sono servizi portuali «quelli riferiti a prestazioni spe-

⁽¹⁾ G. SIRIANNI, *L'ordinamento portuale*, Milano, 1981, 77.

⁽²⁾ M. BRIGNARDELLO, *I servizi portuali alle merci: le imprese autorizzate per l'espletamento di operazioni portuali e «servizi portuali»*, in A. XERRI (a cura di), *Impresa e lavoro nei servizi portuali*, Milano, 2012, 185-186.

⁽³⁾ L'art. 16, originariamente dedicato alle sole operazioni portuali, è stato modificato dall'art. 2, comma 1, lett. a, legge n. 186/2000, che ha introdotto la categoria dei servizi portuali specialistici. Senza alcuna pretesa di esaustività, sulla categoria dei servizi alle merci di cui all'art. 16, legge n. 84/1994, si segnalano: F. MUNARI, *Assetti e modelli organizzativi delle operazioni portuali e dei servizi ad essa connessi alla luce delle disposizioni della legge 30 giugno 2000, n. 186*, in *Dir. mar.* 2000, 1277 ss.; M. CAMPAILLA, *Le operazioni portuali*, Bologna, 2004; A. ANTONINI, *I servizi portuali fra apertura del mercato e esigenze della sicurezza*, in *La riforma dell'ordinamento portuale italiano* (Atti del Convegno: *L'ordinamento portuale italiano a dieci anni dalla riforma: risultati e prospettive*, Ravenna, 27-28 febbraio 2004), Bologna, 2006, 159 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La disciplina delle operazioni portuali e dei servizi portuali specialistici nella l. n. 84/1994: le ragioni di una mancata riforma*, in *Riv. dir. nav.* 1/2017, 3 ss.

cialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali» (4). Le operazioni portuali, pertanto, costituiscono un numero chiuso e predefinito dal legislatore, mentre i servizi portuali specialistici ammessi sono individuati dalle singole autorità portuali o, dove non istituite, dalle autorità marittime. Per esercitare queste due tipologie di attività occorre ottenere un'apposita autorizzazione da parte dell'autorità competente, che la rilascia sulla base dei requisiti previsti nel d.m. n. 585/1995 per quanto riguarda le operazioni portuali e nel d.m. n. 132/2001 per quanto riguarda i servizi portuali specialistici.

Tale disciplina tenta di contemperare l'obiettivo della liberalizzazione delle attività da svolgere in ambito portuale con l'esigenza di promuovere e garantire la permanenza di condizioni adeguate di efficienza e di sicurezza operativa degli scali (5).

3. *Il discrimen tra lo svolgimento in autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali* — L'autorizzazione per le operazioni portuali e i servizi specialistici può essere richiesta per svolgere tali attività per conto proprio o per conto di terzi (art. 13, comma 3, legge n. 84/1994) e le operazioni portuali possono anche essere autorizzate all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi e di proprio personale (art. 13, comma 4, lett. d, legge n. 84/1994) (6).

Le difficoltà interpretative relative all'autoproduzione dei servizi e delle operazioni portuali sono state enucleate da autorevole dottrina, che ha evidenziato l'ambiguità e la contraddittorietà del quadro normativo vigente sul tema (7).

In linea generale l'autorità competente può autorizzare l'esercizio in autoproduzione di tali attività, prevedendo eventualmente anche la riscossione di un corrispettivo e il deposito di una cauzione. Gli utenti autorizzati possono essere sia gli armatori (purché le loro navi siano dotate di propri

(4) Sulla distinzione tra operazioni portuali e servizi portuali (specialistici) si segnala il contributo di: M. BRIGNARDELLO, *Operazioni portuali e «servizi portuali»: alcune riflessioni sull'attuale disciplina*, in *Dir. mar.* 2/2004, 543 ss.

(5) E. SANTORO, *I servizi e le operazioni portuali*, in A. ANTONINI (diretto da), *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2007, I, 252.

(6) Sulla tematica dell'autoproduzione dei servizi portuali in generale si rinvia a: P. PORTACCI, *Il diritto di autoproduzione nel settore dei servizi portuali e aeroportuali*, Bologna, 2004.

(7) L. TULLIO, *Spunti sull'esercizio di operazioni e servizi portuali per conto proprio*, in *Dir. trasp.* 2010, 57 ss., il quale illustra esaustivamente le criticità e le distonie determinate dalle disposizioni rilevanti sul tema che sono: l'art. 16, commi 3 e 4, legge n. 84/1994; l'art. 8, d.m. n. 585/1995; e gli artt. 2 e 3 d.m. n. 132/2001.

mezzi meccanici e di personale adeguato alle operazioni da svolgere), sia i caricatori o i ricevitori, ma solamente le autorizzazioni date a questi ultimi sono contingentate cumulativamente con le autorizzazioni conferite alle altre imprese portuali ai sensi dell'art. 16, comma 7, legge n. 84/1994⁽⁸⁾. Infatti, le autorizzazioni date agli armatori non sono assoggettate a tale limite quantitativo, perché coinvolgono soltanto i mezzi meccanici e il personale della nave, non influenzando sulla funzionalità del porto e del traffico marittimo⁽⁹⁾.

4. *L'incerta qualificazione giuridica del rizzaggio nella precedente giurisprudenza* — Con il termine rizzaggio ci si riferisce a quell'insieme di operazioni finalizzate a legare solidamente con rizze un oggetto allo scafo di un'unità navale in modo che resti ben fisso durante la navigazione, ovvero quell'attività di fissaggio del carico a bordo delle navi mediante rizze, tornichetti, spessori, tacchi e blocchi⁽¹⁰⁾. La qualificazione giuridica di tale attività costituisce uno dei principali esempi della difficoltà di individuare dei precisi confini tra le categorie delle operazioni e dei servizi portuali. Basti pensare al fatto che essa è spesso classificata diversamente dalle autorità competenti a seconda del porto in cui viene svolta⁽¹¹⁾.

La giurisprudenza negli anni passati ha assunto un atteggiamento abbastanza ondivago in merito, arrivando ad assimilare tale attività ai servizi

(8) L. TULLIO, *op. cit.*, 60, evidenzia «l'importanza di differenziare, da un lato le autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali in conto proprio di cui al comma 3 [dell'art. 16, legge n. 84/1994], che sono limitate al numero massimo stabilito dall'autorità; e, dall'altro lato, le autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali in autoproduzione rilasciate agli armatori, di cui al comma 4, lett. d, che non hanno alcun vincolo numerico». Sempre secondo L. TULLIO, *op. cit.*, 62, nonostante il comma 4, lett. d si riferisca testualmente solo alle operazioni portuali, risulterebbe irragionevole «consentire autorizzazioni in autoproduzione per le operazioni portuali agli armatori senza vincolo numerico e al contempo contingentare le autorizzazioni agli stessi soggetti per i servizi portuali».

(9) A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 166.

(10) F. CARDULLO, *Il rizzaggio inteso come «operazione nautica»*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.* 2010, 333, secondo il quale «Esempio emblematico ma senz'altro non esaustivo è quello rappresentato da tutte le procedure seguite a bordo di navi che trasportano mezzi quali autovetture, camion, ecc., per far sì che i predetti veicoli rimangano fermi e non subiscano danni a causa dei movimenti della unità di trasporto nel corso della navigazione».

(11) A titolo meramente esemplificativo si consideri che, mentre nel Porto di Trieste il rizzaggio è considerato come un'attività portuale (Autorità portuale di Trieste, decreto 27 gennaio 2016, n. 1493, in www.porto.trieste.it), nel Porto di Venezia la medesima attività viene qualificata come servizio portuale (Autorità portuale di Venezia, ordinanza 31 dicembre 2013, n. 386, in www.port.venice.it).

tecnico-nautici in ragione del comune profilo della tutela sicurezza della navigazione⁽¹²⁾. Ancora prima dell'introduzione legislativa della categoria dei servizi portuali (specialistici), la Corte di appello di Genova aveva qualificato il rizzaggio e il derizzaggio come «operazioni a carattere nautico», escludendole dall'elencazione prevista dall'art. 16, comma 4, legge n. 84/1994, che allora prevedeva le sole operazioni portuali⁽¹³⁾.

In senso conforme, un anno dopo, il Consiglio di Stato⁽¹⁴⁾ aveva precisato che, ai sensi dell'art. 16, legge n. 84/1994 *illo tempore* vigente, la disciplina delle operazioni portuali «non è estensibile — in caso di autoproduzione o «self handling» — anche alle operazioni c.d. nautiche, quali quelle del rizzaggio, derizzaggio».

Con l'introduzione dei servizi portuali specialistici ad opera della legge n. 186/2000, però, si è registrata una progressiva tendenza ad inquadrare il rizzaggio nell'ambito di questa nuova categoria (o in quella contermina delle operazioni portuali). Pertanto, l'incertezza interpretativa si è spostata dall'alternatività tra operazioni portuali e servizi tecnico-nautici, a quella tra operazioni portuali e servizi portuali⁽¹⁵⁾. E neanche su tale quesito la giuri-

(12) Sui servizi tecnico-nautici e sulle loro caratteristiche tra i tanti contributi si segnalano: S.M. CARBONE-F. MUNARI, *I servizi portuali ancillari alla navigazione tra esigenze di sicurezza e regole di mercato*, in *Dir. mar.* 1995, 941 ss.; D. GENNARI, *Recenti orientamenti giurisprudenziali su alcuni aspetti problematici in materia di servizi tecnico nautici ancillari alla navigazione: spunti per una ricostruzione sistematica*, in *Dir. trasp.* 2002, 829 ss.; C. MONTEBELLO, *Verso la liberalizzazione dei servizi tecnico nautici nel quadro del diritto comunitario della concorrenza?*, in *Dir. mar.* 3/2003, 813 ss.; S.M. CARBONE-F. GOBBO-F. MUNARI-C. POZZI, *La regolazione dei servizi tecnico nautici*, Milano, 2004; M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Riflessioni sui servizi tecnico-nautici alla luce della giurisprudenza*, in *Dir. mar.* 2009, 313 ss.; A. ANTONINI, *Servizi tecnico-nautici e concorrenza*, in *Dir. trasp.* 1/2012, 121 ss.; A. ZAMPONE, *I servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione*, in L. TULLIO-M. DEIANA (a cura di), *Demanio marittimo e porti. Spunti di studio per una ri-codificazione*, Cagliari, 2014, 395 ss.; U. LA TORRE, *I servizi tecnico-nautici dopo la legge istitutiva dell'autorità di sistema portuale*, in *Riv. dir. navig.* 2/2017, p. 449 ss.; E.G. ROSAFIO, *Il quadro dei servizi tecnico-nautici alla luce della l. 1 dicembre 2016, n. 230 e del Reg. UE 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017: prime osservazioni*, in *Dir. mar.* 4/2017, 996 ss.

(13) Corte app. Genova, sentenza 5 aprile 1995, in *Foro it.* 1997, I, 3276 ss., la quale ha negato la possibilità che queste operazioni potessero essere qualificate come operazioni portuali. Secondo l'adita Corte, infatti, «solo in un'accezione assai ampia dei termini di rizzaggio e derizzaggio [tali attività] possono rientrare nel concetto di carico e scarico delle merci. In realtà, le due attività per prime indicate si svolgono prima dello scarico e dopo il carico (recte, sbarco e imbarco) dei veicoli e riguardano la sicurezza della navigazione».

(14) Cons. St., sez. II, 3 luglio 1996, n. 1177, in *Dir. trasp.* 1998, 537 ss.

(15) L'assimilazione del rizzaggio ai servizi tecnico-nautici è stata riproposta, anche nel vigente quadro normativo, da: F. CARDULLO, *Il rizzaggio inteso come «operazione nautica»*, *op. cit.*, 338-339, il quale esclude che il rizzaggio possa configurare né

sprudenza amministrativa negli ultimi anni è stata uniforme. Il T.A.R. per la Sicilia ⁽¹⁶⁾, chiamato a pronunciarsi sulla legittimità del diniego al rilascio di un'autorizzazione *ex novo* per l'espletamento di servizi di «rizzaggio, derizzaggio e taccaggio» presentata da una compagnia di navigazione sulle proprie navi ro-ro, conformemente a quanto stabilito nel regolamento del Porto di Palermo, ha qualificato tali attività come servizi portuali. In senso opposto, invece, il T.A.R. per la Toscana ⁽¹⁷⁾, adito a pronunciarsi su di un analogo diniego, ha sostenuto che «le attività di imbarco e sbarco dei veicoli, con incolonnamento, rizzaggio e derizzaggio, anche a bordo delle navi ormeggiate, rientrano nel novero delle operazioni portuali» ⁽¹⁸⁾.

5. *La sentenza T.A.R. Sicilia n. 875/2019: la qualificazione del rizzaggio come servizio portuale* — Nel citato quadro giurisprudenziale si inserisce la sentenza in commento che sposa la qualificazione del rizzaggio come servizio portuale. Dopo alcune premesse di ordine fattuale e normativo, la pronuncia precisa che il rizzaggio non può essere ricondotto *sic et simpliciter* alle operazioni portuali, in quanto si tratta di un'attività specialistica necessaria ma a carattere eventuale (non tutte le operazioni di movimentazione delle merci richiedono il rizzaggio). Secondo il Collegio, il rizzaggio e il derizzaggio costituiscono attività specialistiche rispetto alle operazioni portuali, poiché esse non si caratterizzano solo per l'aspetto economico, ma anche per quello della tutela della sicurezza del porto e della navigazione. Ed è proprio tale aspetto che differenzia il rizzaggio dalle operazioni portuali di movimentazione della merce, rispetto alle quali deve avere una distinta regolamentazione in considerazione della sua autonomia concettuale e funzionale. Non a caso in passato tali attività venivano assimilate ai servizi tecnico-nautici proprio in virtù delle loro caratteristiche tecniche e delle loro finalità pubblicistiche involgenti importanti profili di si-

un'operazione portuale, né un servizio portuale. Infatti, «Considerato che il permesso allo svolgimento delle manovre di rizzaggio dovrebbe essere legato a valutazioni connesse a problematiche di sicurezza della navigazione, la figura a cui tale attività risulterebbe meglio per analogia accostabile è quella dei servizi tecnico-nautici, di cui ne dovrebbe seguire gli orientamenti interpretativi».

⁽¹⁶⁾ T.A.R. Sicilia (Palermo), sez. I, 21 giugno 2011, n. 1123, in www.giustizia-amministrativa.it.

⁽¹⁷⁾ T.A.R. Toscana (Firenze), sez. III, 11 ottobre 2012, n. 1591, in www.giustizia-amministrativa.it.

⁽¹⁸⁾ Una più recente ordinanza cautelare (T.A.R. Sicilia, Palermo, ord. caut. 13 giugno 2018, n. 533, in www.giustizia-amministrativa.it), in termini maggiormente generici, ha ascrivito le suddette attività «nell'ampia nozione di operazioni e servizi portuali».

curezza⁽¹⁹⁾. A supporto di questa impostazione viene citata anche una sentenza del Consiglio di Stato⁽²⁰⁾ che include il rizzaggio nell'ambito di un elenco esemplificativo di servizi portuali che, pur costituendo attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, devono essere funzionali al proficuo svolgimento del ciclo stesso, contribuendo a migliorarne la qualità e ad eliminarne le conseguenze indesiderate e dannose.

Dalla qualificazione del rizzaggio come servizio portuale discende la conseguenza che, per ottenerne l'autorizzazione, il richiedente deve dimostrare il possesso dei requisiti prescritti dal d.m. n. 132/2001 (e non quelli previsti dal d.m. n. 585/1995 per le operazioni portuali).

Inoltre, con riferimento all'autoproduzione del servizio, seguendo l'insegnamento della citata dottrina, occorre distinguere se l'autorizzazione venga richiesta dall'armatore o da altri soggetti (caricatori o ricevitori): all'armatore, infatti, possono essere consentite autorizzazioni in autoproduzione (sia per le operazioni che per i servizi portuali) senza alcun contingentamento numerico, mentre qualora il richiedente sia un soggetto diverso, l'autorità competente dovrà verificare che l'autorizzazione richiesta non determini il superamento del limite quantitativo di cui all'art. 16, comma 7, legge n. 84/1994⁽²¹⁾.

Nelle more della redazione di tale commento, inoltre, si deve registrare la pendenza di un giudizio sulla medesima questione qualificatoria, ossia, avente ad oggetto il provvedimento di sospensione di un'autorizzazione all'autoproduzione dell'attività di rizzaggio e derizzaggio formatasi per silenzio assenso *ex* art. 16, comma 7, legge n. 84/1994. In sede cautelare l'adito T.A.R. campano⁽²²⁾ ha qualificato i servizi in questione come servizi portuali e non come operazioni portuali, il che lascia presupporre che anche la sentenza con cui verrà definito il merito del giudizio dovrebbe allinearsi all'inquadramento già fatto proprio dalla pronuncia in commento.

ROBERTO FUSCO

⁽¹⁹⁾ Sul tema della sicurezza per le operazioni a bordo delle navi si segnala: R. SAVI, *Tutela della sicurezza sul lavoro in ambito portuale. La disciplina delle operazioni portuali svolgentesi a bordo delle navi*, in *Dir. mar.* 2-4/2014, 426 ss.

⁽²⁰⁾ Cons. St., sez. VI, 7 febbraio 2014, n. 586, in *Dir. mar.* 2/2015, 341 ss., con nota di G. TACCOGNA, I «diritti autonomi passeggeri» ed i corrispettivi per il servizio portuale di stazione marittima, *ivi*, 343 ss.

⁽²¹⁾ Secondo L. TULLIO, *op. cit.*, 62, «In conclusione, ... si può affermare che la legge n. 84/1994 distingue nettamente le autorizzazioni date agli armatori per l'esercizio in autoproduzione di operazioni e servizi portuali, che non sono contingentate, dalle autorizzazioni date agli altri soggetti, quali i caricatori/ricevitori, per l'esercizio per conto proprio di operazioni e servizi portuali, che sono contingentate in concorrenza con le autorizzazioni ad attività per conto terzi. Pertanto, si deve escludere che gli armatori possano concorrere con i caricatori/ricevitori nelle autorizzazioni contingentate».

⁽²²⁾ T.A.R. Campania (Napoli), ord. caut., 4 aprile 2019, n. 569, in www.giustizia-amministrativa.it.

TRIBUNALE DI CIVITAVECCHIA, SEZ. LAV., 11 GENNAIO 2018

Est. ABRUSCI

G.G. (avv. M. Abati e C. Annunziata)

c. A.C. S.p.a. (avv. D. Clementi, G. Navarra e F. Di Peio)

Lavoro nelle imprese - Personale di volo - Cambiamento dell'esercente, art. 917 cod. nav. - Inapplicabilità in caso di espletamento dell'attività su più aeromobili.

Lavoro nelle imprese - Personale di volo - Inapplicabilità dell'art. 2112 c.c. in caso di cessione per liquidazione delle grandi imprese in stato di insolvenza.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il ricorrente G.G. aveva lavorato per A.L. S.p.A. dal gennaio 1998 con la qualifica di pilota fino al 13 gennaio 2009. In tale data G.G. venne collocato in Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a seguito dell'operazione di cessione dei complessi aziendali da A.L. S.p.a. a A.C. S.p.a. nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria della prima, dichiarata in stato di insolvenza. G.G. richiese quindi di accertare e dichiarare il suo diritto ad essere assunto da A.C. S.p.a. a decorrere dal 13 gennaio 2009 per effetto degli artt. 917 c. nav. e 2112 c.c., nonché comunque in base al contratto aziendale applicato dalla convenuta, oltre al risarcimento del danno.

L'art. 917 c. nav., secondo cui, in caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, concerne l'ipotesi in cui muta colui che assume l'esercizio di un determinato aeromobile e determina la successione del nuovo armatore nei contratti di lavoro di coloro che fanno parte dell'equipaggio stabilmente destinato al singolo e specifico aereo oggetto di cessione e pertanto non si applica ai rapporti di lavoro su aeromobili non determinati ⁽¹⁾.

Il comma 3-bis dell'art. 56 del d.lg. n. 270/1999 — il quale precisa che «le operazioni di cui ai commi 1 e 2 effettuate in attuazione dell'art. 27, comma 2, lett. a) e b-bis), in vista della liquidazione dei beni del cedente, non costituiscono comunque trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'art. 2112 c.c.»- non deroga alla fattispecie regolata dall'art. 2112 c.c., ma esclude che la

cessione dei singoli beni aziendali, in vista della liquidazione dei beni del cedente, consenta ad un'attività economica organizzata di conservare la propria identità e, dunque, configuri la fattispecie del trasferimento d'azienda, rilevante ai fini dell'applicazione dell'art. 2112 c.c. (2).

MOTIVI DELLA DECISIONE — Parte attrice ha chiesto al Tribunale di accertare, innanzitutto, il diritto alla prosecuzione con la società resistente del rapporto di lavoro intercorso con A.L. s.p.a. sulla base del disposto dell'art. 917 c. nav.

Ebbene, l'art. 917 c. nav. dispone, al comma 1, che «In caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, ma il lavoratore può chiedere la risoluzione del contratto» e al comma 2 che «Se l'aeromobile è in viaggio, la risoluzione può essere chiesta solo all'arrivo in un aeroporto nazionale».

Una corretta interpretazione di tale previsione di legge non può prescindere da quanto affermato dalla suprema Corte di cassazione che, pur se in un caso concernente una società di navigazione marittima, dopo avere significativamente evidenziato che la fattispecie del cambiamento dell'armatore della nave di cui all'art. 347 c. nav. o dell'esercente di cui all'art. 917 c. nav. è diversa da quella di cui all'art. 2112 c.c. perché concernente soltanto un elemento dell'azienda, ha anche chiarito che l'art. 347 c. nav. — il quale analogamente all'art. 917 c. nav. prevede che, in caso di cambiamento dell'armatore della nave, il nuovo armatore succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti dell'equipaggio, ma questi possono chiedere la risoluzione del contratto all'arrivo in un porto nazionale — «concerne unicamente i contratti di arruolamento su nave determinata e non si riferisce direttamente al mutamento dell'armatore con riguardo ai contratti di arruolamento su navi non determinate, ipotesi questa riconducibile al trasferimento dell'azienda, nella fattispecie non configurabile» (Cassazione civile, sez. lav., 25 maggio 1995 n. 5754).

Applicando tali principi al caso di specie, deve allora dirsi che l'art. 917 c. nav. — a differenza dell'art. 2112 c.c. che ha riguardo al fenomeno del trasferimento del complesso aziendale — concerne l'ipotesi in cui muta colui che assume l'esercizio di un determinato aeromobile e determina la successione del nuovo armatore

(1-2) V. la nota di E. LENZONI MILLI, a p. 962.

nei contratti di lavoro di coloro che fanno parte dell'equipaggio stabilmente destinato al singolo e specifico aereo oggetto di cessione.

Ne discende che parte ricorrente, invocando l'applicazione della norma in esame aveva l'onere di allegare — e poi di dimostrare — di essere stata addetta ad uno specifico aeromobile e che proprio questo aeromobile è stato oggetto di cessione da A.L. s.p.a. ad A.C. s.p.a.

Stando così le cose, non può non essere evidenziato che il ricorrente non ha adeguatamente allegato, nel corpo dell'atto introduttivo, di far parte di un equipaggio specificamente dedicato alla conduzione di un singolo e specifico aeromobile; egli ha, piuttosto, dedotto di aver ricevuto il grado di primo ufficiale nel 2003 e di essere abilitato, a far data dal 25 novembre 2006, al pilotaggio degli aeromobili della tipologia A320 e non, dunque, di appartenere ad un equipaggio legato ad un determinato aeromobile, ovvero destinato alla conduzione di un preciso e specifico aereo. Neppure è stato dedotto nel ricorso al vaglio che, in generale, vi fosse uno specifico legame tra il personale ed il singolo aeromobile e, cioè, che vi fosse uno specifico equipaggio per ogni singolo aeromobile.

La mancata allegazione — e conseguente dimostrazione — in ordine all'appartenenza del ricorrente all'equipaggio di un determinato aeromobile impedisce, poi, di passare a verificare la sussistenza del secondo presupposto per l'applicabilità dell'art. 917 c. nav. (costituito, come si è visto, dalla circostanza che proprio quell'aeromobile sia stato oggetto della cessione di beni intercorsa tra A.L. s.p.a. e la società odierna resistente).

Le considerazioni che precedono conducono, pertanto, ad escludere la fondatezza della domanda attorea basata sul disposto dell'art. 917 c. nav.

Il ricorrente ha sostenuto, poi, di aver diritto alla prosecuzione con la società resistente del rapporto di lavoro intercorso con A.L. s.p.a. anche sulla base dell'art. 2112 c.c., ritenendo che la cessione di beni intercorsa tra le due società configuri un trasferimento d'azienda.

Orbene, va, innanzitutto, rilevato che l'operazione di cessione che viene qui in rilievo si fonda sul disposto dell'art. 5 del d.l. n. 347/2003 (c.d. decreto Marzano), convertito, con modificazioni, nella l. 18 febbraio 2004 n. 39, come modificato dall'art. 1, comma 13, del d.l. n. 134/2008, dettato in materia di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, secondo cui «il Commissario e il cessionario possono concordare il trasferimento solo parziale di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie e defi-

nire i contenuti di uno o più rami d'azienda, anche non preesistenti, con individuazione di quei lavoratori che passano alle dipendenze del cessionario. I passaggi anche solo parziali di lavoratori alle dipendenze del cessionario possono essere effettuati anche previa collocazione in cassa integrazione guadagni straordinaria o cessazione del rapporto di lavoro in essere e assunzione da parte del cessionario».

Successivamente il d.l. n. 185/2008, convertito con modificazioni dalla l. n. 2/2009, inserendo il comma 3-*bis* all'art. 56 del d.l. n. 270/1999, ha precisato che «le operazioni di cui ai commi 1 e 2 effettuate in attuazione dell'articolo 27, comma 2, lettere *a* e *b-bis*, in vista della liquidazione dei beni del cedente, non costituiscono comunque trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'articolo 2112 del c.c.».

Tale disposizione, più che operare una deroga alla fattispecie regolata dall'art. 2112 c.c. (deroga che presupporrebbe la sussumibilità delle operazioni in esame in quest'ultima norma), sembra piuttosto escludere — per quanto qui più direttamente interessa — che la cessione dei singoli beni aziendali, in vista della liquidazione dei beni del cedente, consenta ad un'attività economica organizzata di conservare la propria identità e, dunque, configuri la fattispecie del trasferimento d'azienda, rilevante ai fini dell'applicazione dell'art. 2112 c.c.

Nel caso in esame, risulta che il commissario straordinario ha optato per un programma di liquidazione a norma dell'art. 27, comma 2, lettera *b-bis*, in un'ottica, dunque, di dismissione del patrimonio e non della ristrutturazione dell'impresa.

Ciò con particolare riferimento all'obiettivo di assicurare la prosecuzione del pubblico servizio di trasporto aereo, attraverso modalità (cessione dei beni) che senza soluzione di continuità consentissero all'acquirente la gestione del trasporto aereo, sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa della durata non superiore ad un anno «nel cui ambito svolgere un'attività prevalentemente liquidatoria a seguito della cessione del complesso di beni e contratti relativi all'attività di trasporto aereo».

Sono, dunque, presenti entrambi gli elementi, quali la cessione dei beni (effettuata *ex art.* 27, comma 2, lett. *b-bis*) e la funzionalizzazione di essa ad un'attività liquidatoria del cedente — in un'ottica di dismissione del patrimonio aziendale e non, viceversa, della ristrutturazione dell'impresa — enucleati dall'art. 56, comma 3-*bis*, del d.l. n. 270/1999 al fine di escludere il trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda, agli effetti previsti dall'art. 2112 c.c.

Né può ritenersi, che la funzione liquidatoria dell'operazione in esame sia smentita dalla chiara finalità di mantenimento della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo. Si tratta, a ben vedere, di due distinti piani: la liquidazione dei beni della cedente in vista della dismissione del suo patrimonio non osta a che il cessionario dei beni, inserendoli nella propria struttura aziendale, si impegni a garantire la continuità del servizio pubblico in precedenza erogato dalla cedente; viceversa l'avvenuto mantenimento della continuità del servizio nulla prova in ordine alla continuità aziendale tra cedente e cessionario.

Neppure può ritenersi provato, con sufficiente certezza e univocità, che, nel caso di specie, sia rimasta immutata l'organizzazione aziendale e che sia stato mantenuto il correlato nesso funzionale tra i differenti fattori di produzione trasferiti (si consideri anche che con Decisione in data 12 novembre 2008 resa con riferimento alla procedura di cessione dei beni di cui si tratta, la Commissione europea ha espressamente negato che vi sia continuità economica tra A. e C.; tale decisione è stata poi confermata dal Tribunale di primo grado dell'Unione con la sentenza del 8 marzo 2012, nella causa T-123/09, a sua volta confermata da C. giust. UE con sentenza del 13 giugno 2013).

Sulla base delle considerazioni che precedono va pure escluso che le norme di legge invocate debbano venir disapplicate in quanto in contrasto con la dir. 23/2001/CE. Anche a voler qualificare la cessione di beni aziendali in esame come «trasferimento di azienda», infatti, opererebbe — stante quanto detto sopra in ordine alla finalità liquidatoria della operazione — la clausola di esclusione contenuta nell'art. 5 della citata direttiva. Tale articolo prevede, infatti, che i precedenti articoli 3 e 4 «non si applicano ad alcun trasferimento di imprese, stabilimenti o parti di imprese o di stabilimenti nel caso in cui il cedente sia oggetto di una procedura fallimentare o di una procedura di insolvenza analoga aperta in vista della liquidazione dei beni del cedente stesso e che si svolgono sotto il controllo di un'autorità pubblica competente (che può essere il curatore fallimentare autorizzato da un'autorità pubblica competente)».

Alla luce delle considerazioni che precedono, il motivo di ricorso in esame non merita accoglimento.

Sulla sorte dei contratti lavorativi del personale di volo a seguito del cambiamento dell'esercente.

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. Sul cambiamento di esercente di cui all'art. 917 c. nav. — 3. Sulla riconducibilità della cessione di beni intercorsa tra i due esercenti al trasferimento d'azienda e sull'applicabilità dell'art. 2112 c.c.

1. *Premessa* — Con la sentenza in epigrafe il Tribunale di Civitavecchia si è pronunciato in merito alle sorti del contratto di lavoro ⁽¹⁾ di un pilota a seguito della cessione di beni intervenuta tra la società con cui era intercorso il rapporto di lavoro, A.L., e la convenuta A.C.

Tale sentenza fa parte di una serie di pronunce del predetto Tribunale che è stato chiamato a decidere a seguito della privatizzazione di Alitalia in data 12.1.2009.

Le problematiche affrontate dalla sentenza annotata, come vedremo, vertono principalmente sull'interpretazione degli artt. 917 c. nav. e 2112 c.c. e sulla loro applicabilità alla fattispecie concreta, nonché sulla sussistenza di un diritto soggettivo all'assunzione del ricorrente sulla base degli accordi stipulati dalla resistente con le organizzazioni sindacali.

Il predetto Tribunale, in tutte le occasioni, si è pronunciato in maniera analoga respingendo le domande dei lavoratori con analoghe motivazioni ⁽²⁾

⁽¹⁾ In merito ai contratti del personale di volo cfr. E. SPASIANO, *Contratto di lavoro del personale di volo e contratto di arruolamento marittimo*, in *Riv. dir. nav.* I/1942, 268; A. TORRENTE, *Sullo status del personale marittimo e dei personale di volo*, in *Riv. dir. nav.* II/1942, 333; L. SELLI, *Evoluzioni del rapporto di lavoro del personale di volo e stato della disciplina legislativa e regolamentare del settore*, in *Temi Romana* 1967, 386; G. PELLETTIERI, *Il rapporto di lavoro nautico (e aeronautico) e la stabilità del posto di lavoro*, in *Dir. lav.* I/1979, 241; F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, in *Dir. lav.* I/1992, 238; L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, XXVII, 3, Milano, 1996, 281 ss.

⁽²⁾ Ci si riferisce alle sentenze Trib. Civitavecchia 8 novembre 2018 n. 492; Trib. Civitavecchia 1 febbraio 2018 n. 49; Trib. Civitavecchia 27 novembre 2017 n. 580; Trib. Civitavecchia 23 novembre 2017 n. 591; Trib. Civitavecchia 2 novembre 2017 n. 542; Trib. Civitavecchia 20 luglio 2017 n. 385; Trib. Civitavecchia 6 luglio 2017 n. 386; Trib. Civitavecchia 6 luglio 2017 n. 381; Trib. Civitavecchia 22 giugno 2017 n. 365; Trib. Civitavecchia 71 giugno 2017 n. 316; Trib. Civitavecchia Trib. Civitavecchia 11 maggio 2017 n. 249; Trib. Civitavecchia 4 maggio 2017 n. 257; Trib. Civitavecchia 6 aprile 2017 n. 220; Trib. Civitavecchia 16 marzo 2017 n. 153; Trib. Civitavecchia 9 febbraio 2017 n. 87; Trib. Civitavecchia 26 gennaio 2017 n. 58; Trib. Civitavecchia 24 novembre 2016 n. 581; Trib. Civitavecchia 24 novembre 2016 n. 580; Trib. Civitavecchia 17 novembre 2016 n. 566; Trib. Civitavecchia 17 novembre 2016 n. 565; Trib. Civitavecchia 17 novembre 2016 n. 564; Trib. Civitavecchia 22 settembre 2016 n. 435; Trib. Civitavecchia 26 maggio 2016 n. 284; Trib. Civitavecchia 19 maggio 2016 n. 276; Trib. Civitavecchia 19 maggio 2016 n. 275; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 248; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 247; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 246; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 245; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 244; Trib. Civitavecchia 5 maggio 2016 n. 243.

ed il medesimo principio è stato condiviso anche dalla Corte di Appello di Roma che è stata chiamata a pronunciarsi in alcuni casi di impugnazione delle sentenze di primo grado ⁽³⁾.

2. *Sul cambiamento di esercente di cui all'art. 917 c. nav.* — Nella sentenza annotata il Tribunale si confronta in primo luogo con l'interpretazione dell'art. 917 c. nav. e con la sua applicabilità alla fattispecie in esame.

Il predetto articolo prevede che, in caso di cambiamento dell'esercente, il rapporto lavorativo non si estingue automaticamente, ma il nuovo esercente succede al cedente nei diritti ed obblighi derivanti dal contratto. Tale disposizione ha carattere inderogabile (cfr. art. 938, comma 1, c. nav.) ed introduce una forma di successione *ex lege* nel rapporto di lavoro ⁽⁴⁾.

Proprio in base a tale disposizione, parte ricorrente sosteneva il suo diritto ad essere assunta dal nuovo esercente ma il Tribunale di Civitavecchia, per le motivazioni che di seguito si analizzeranno, lo escludeva.

In merito all'interpretazione dell'art. 917 c. nav. si rendono necessarie alcune considerazioni.

Innanzitutto va ricordato che, nell'ordinamento italiano, il contratto di lavoro del personale di volo è stato disciplinato a seguito della prima guerra mondiale e la sua regolamentazione si è ispirata alla normativa prevista in ambito marittimo ⁽⁵⁾. Pertanto non stupisce il fatto che la formulazione dell'art. 917 c. nav. riprenda quasi integralmente quanto previsto dall'art. 347 c. nav. per il cambiamento di armatore.

Tuttavia, sebbene la formulazione dei predetti articoli sia assai simile, parte della dottrina, diversamente da quanto affermato dalla sentenza annotata, ha evidenziato una rilevante differenza tra di essi.

Mentre, infatti, l'art. 347 c. nav. si riferisce al «cambiamento dell'armatore della nave», l'art. 917 concerne il caso generico di «cambiamento dell'esercente» senza fare alcun cenno allo specifico aeromobile.

Da tale differente formulazione, alcuni autori hanno desunto che l'art. 347 c. nav. attiene ai casi di arruolamento su una nave determinata ⁽⁶⁾, mentre

⁽³⁾ App. Roma, sez. V, 18 febbraio 2019 n. 635; App. Roma, sez. II, 13 febbraio 2019 n. 547; App. Roma, sez. V, 25 febbraio 2019 n. 242; App. Roma, sez. V, 25 febbraio 2019 n. 241.

⁽⁴⁾ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 463.

⁽⁵⁾ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 23 e W. D'ALESSIO, *Lavoro del personale di volo*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 201.

⁽⁶⁾ In tal senso si sono espressi G. MINERVINI, *Il lavoro nautico*, Bari, 1961, 124; B. BALLETTI, *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, Napoli, 1980, 100 e G.

l'art. 917 c. nav. disciplina il cambiamento dell' esercente *tout court*, senza alcun riferimento ad uno specifico aeromobile.

La diversità tra le due discipline ⁽⁷⁾ sarebbe giustificata dalle differenti caratteristiche proprie dei due contratti di lavoro in ambito marittimo ed aeronautico, ed in particolare dal fatto che, mentre nel contratto di lavoro del personale di volo si presume che non venga individuato un determinato aeromobile ⁽⁸⁾, in ambito marittimo la nave è di norma individuata nel contratto.

Ciò deriverebbe a sua volta dalla maggiore durata del viaggio della nave, la quale, oltre ad essere il mezzo attraverso cui viene realizzato il trasporto, costituisce altresì il luogo di abitazione dell' equipaggio nel periodo di lavoro a bordo.

Secondo tale dottrina, quindi, il codice della navigazione sarebbe in tal senso lacunoso, non avendo disciplinato né il caso di cambiamento dell' armatore con riferimento ai contratti di arruolamento su nave indeterminata, né il caso di mutamento dell' esercente con riferimento ai contratti del personale aereo su aeromobile determinato. Tali lacune andrebbero colmate attraverso l' applicazione analogica dell' art. 917 c. nav. all' arruolamento su nave indeterminata e dell' art. 347 c. nav. al contratto di lavoro del personale di volo su aeromobile determinato ⁽⁹⁾.

In altre parole, secondo la predetta dottrina, il codice della navigazione non attribuisce rilevanza alcuna al fatto della determinazione o meno del mezzo sul quale viene svolto il lavoro e, conseguentemente, si è ritenuto di non poter interpretare restrittivamente le predette disposizioni dovendosi intendere gli artt. 347 e 917 c. nav. destinati a regolare entrambe le fattispecie del cambiamento dell' esercente o dell' armatore di veicolo determinato o indeterminato, ed anche nel caso di trasferimento di azienda ⁽¹⁰⁾.

Così facendo, di fatto, la successione nei contratti di lavoro si applicherebbe a tutti i casi di cambiamento dell' armatore e dell' esercente, senza distinguere tra contratti riferibili a mezzi determinati o indeterminati.

La sentenza annotata, invece, non prende in considerazione il predetto ragionamento ritenendo, al contrario, che le due fattispecie di cui agli artt. 347 e 917 c. nav. siano tra loro assimilabili e dovendosi intendere, in entrambi i casi, che il contratto di lavoro sia riferibile ad un mezzo determinato.

BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, Milano, 1967, 235. Sul punto v. anche A. ZANELLI, *Codice della navigazione*, a cura di B. Grasso, Torino, 1997, 527.

⁽⁷⁾ Sul tema cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XIV ed., Milano, 2016, 410.

⁽⁸⁾ Cfr. G. MINERVINI, *Il lavoro nautico*, cit., 124.

⁽⁹⁾ Così G. BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, cit., 234.

⁽¹⁰⁾ Cfr. in tal senso D. GAETA, *Il lavoro della gente dell'aria*, Milano, 1984, 196.

Tale assimilabilità ed interpretazione dell'art. 917 c. nav. sulla base della disciplina prevista in ambito marittimo viene desunta da parte del Tribunale di Civitavecchia dalla sentenza Cass., sez. lav., 25 maggio 1995 n. 5754 ⁽¹¹⁾.

La sentenza richiamata, tuttavia, non afferma propriamente che l'art. 917 c. nav. sia riferibile unicamente ai casi in cui il cambiamento di esercente riguardi un aeromobile determinato. La Suprema corte, invece, specifica che «l'art. 347 concerne unicamente i contratti di arruolamento su nave determinata e non si riferisce direttamente al mutamento dell'armatore con riguardo ai contratti di arruolamento su navi non determinate, ipotesi questa riconducibile al trasferimento dell'azienda, nella fattispecie non configurabile».

Tale principio, però, come si è detto sopra, era evidente anche dall'interpretazione letterale dell'art. 347 c. nav. che fa appunto riferimento alla "nave" (riferimento, invece, assente nell'art. 917 c. nav.).

L'unica parte della predetta sentenza in cui viene in rilievo l'art. 917 c. nav., e dalla quale il Tribunale di Civitavecchia desume l'assimilabilità *in toto* delle due fattispecie, è quella in cui si afferma che «l'esclusione dell'ipotesi del trasferimento di azienda rende ininfluenza la soluzione del problema giuridico dell'applicabilità, diretta o analogica, dell'art. 2112 c.c. al rapporto di lavoro nautico, in ordine al quale il codice della navigazione regola espressamente la diversa fattispecie del cambiamento dell'armatore della nave (art. 347) o dell'esercente (art. 917), diversa perché concernente soltanto un elemento dell'azienda ("la nave"), con indifferenza rispetto al presupposto della permanenza dell'azienda medesima».

Di fatto, quindi, la sentenza del 1995 non afferma espressamente che l'art. 917 c. nav. concerne il caso di cessione di un solo elemento dell'azienda e ciò, probabilmente, anche in quanto, a differenza dell'art. 347 c. nav., l'art. 917 c. nav. non fa riferimento esplicito all'aeromobile. Tuttavia va altresì riconosciuto che la Suprema corte ha affiancato le due disposizioni per contrapporle entrambe all'art. 2112 c.c.

Proprio da tale passaggio della succitata sentenza, il Tribunale di Civitavecchia desume l'assimilabilità delle due disposizioni, e conseguentemente ritiene che l'art. 917 c. nav. debba essere considerato la trasposizione dell'art. 347 c. nav. in ambito aeronautico e che quindi la successione *ex lege* nei contratti con il personale di volo possa sussistere soltanto in caso di cessione di aeromobile determinato.

Tale interpretazione risulta, tuttavia, anacronistica e riferibile piuttosto all'epoca del codice della navigazione in cui l'impresa tipica aveva un solo

⁽¹¹⁾ Per un commento alla sentenza cfr. P. LAMBERTUCCI, *Successione nella gestione dell'azienda di trasporto per disposizione autoritativa e disciplina del trasferimento di azienda*, in *Riv. it. dir. lav.*, 1996, 186.

aeromobile, mentre difficilmente potrà trovare applicazione nelle società moderne, solitamente dotate di molteplici aeromobili ⁽¹²⁾.

Sulla base di tali considerazioni il Tribunale di Civitavecchia respinge il ricorso evidenziando la mancata allegazione e prova da parte del ricorrente di aver prestato servizio su uno specifico aeromobile, e che tale aeromobile fosse stato oggetto di cessione tra le due società.

3. *Sulla riconducibilità della cessione di beni intercorsa tra i due esercenti al trasferimento d'azienda e sull'applicabilità dell'art. 2112 c.c.* — La seconda questione affrontata dalla sentenza annotata attiene all'applicabilità dell'art. 2112 c.c. (per cui, in caso di trasferimento di azienda, il rapporto lavorativo continua tra lavoratore e cessionario alle medesime condizioni normative e contrattuali preesistenti) ai casi di cessione di beni nell'ambito di amministrazione straordinaria.

In particolare, il ricorrente affermava il proprio diritto alla prosecuzione del rapporto di lavoro intercorso con A.L. con la società cessionaria resistente A.C. sulla base dell'art. 2112 c.c., sostenendo che la cessione di beni intercorsa tra le due società configurasse un trasferimento d'azienda di cui al predetto articolo.

Sul punto va evidenziato che lo stesso art. 2112 c.c., al quinto comma, definisce il concetto di trasferimento d'azienda come «qualsiasi operazione che, in seguito a cessione contrattuale o fusione, comporti il mutamento nella titolarità di un'attività economica organizzata, con o senza scopo di lucro, preesistente al trasferimento e che conserva nel trasferimento la propria identità a prescindere dalla tipologia negoziale o dal provvedimento sulla base del quale il trasferimento è attuato ivi compresi l'usufrutto o l'affitto di azienda. Le disposizioni del presente articolo si applicano altresì al trasferimento di parte dell'azienda, intesa come articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal cessionario al momento del suo trasferimento».

La pronuncia annotata nega però l'applicabilità della predetta disposizione richiamando l'art. 56, comma 3-bis, d.lg. 270/1999, secondo cui, nell'ambito delle amministrazioni straordinarie per le grandi imprese in stato di insolvenza, le cessioni aventi finalità liquidatorie «non costituiscono comunque, trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'art. 2112 c.c.».

⁽¹²⁾ Sul punto cfr. C. TINCANI, *Trasferimento dell'aeromobile e trasferimento di azienda in una complessa decisione sulla sorte del personale di volo. Nota a sentenza Trib. Civitavecchia, 11 gennaio 2018*, in *Lav. pubbl. amm.*, 2018, 8 e C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 755.

Il Tribunale di Civitavecchia ritiene quindi che il caso in esame sia inquadrabile nella predetta fattispecie essendo presenti entrambi gli elementi della cessione dei beni e dell'attività liquidatoria del cedente, ed evidenzia che il fine del mantenimento della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo quale scopo dell'operazione non ne esclude la finalità liquidatoria.

In merito a quest'ultimo punto, appare chiarificatrice l'ulteriore riflessione effettuata in una successiva sentenza del medesimo Tribunale⁽¹³⁾ che ha precisato che l'art. 27 del d.lg. n. 270/1999 «riserva la procedura di amministrazione straordinaria alle imprese “che presentino concrete prospettive di recupero del riequilibrio economico delle attività imprenditoriali”». Conseguentemente, il Tribunale ha escluso «che la finalità liquidatoria prevista dall'art. 56 [...] sia da intendersi come frazionamento dell'attivo con qualsiasi cessazione anche solo in parte delle attività già svolte dall'impresa, proprio perché tale situazione è esattamente ciò che la disciplina sull'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi è volta ad evitare. Il riequilibrio economico è pertanto perseguibile tramite tre diversi programmi (art. 27, comma 2): la cessione dei complessi aziendali (lett. *a*), la ristrutturazione economica e finanziaria dell'impresa (lett. *b*), la cessione di complessi di beni e contratti (lett. *b-bis*). La stessa norma opera una distinzione tra procedure che seguono un programma di dismissione ovvero di conservazione e ristrutturazione. L'art. 56, comma 3-*bis* del d.lg. n. 270 del 1999, nel limitare l'ambito della propria applicazione alle procedure di amministrazione straordinaria ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. *a* e lett. *b-bis*, si riferisce unicamente alle prime, rimanendo fuori dalla portata applicativa della norma le procedure mirate alla ristrutturazione aziendale (con finalità quindi conservativa)».

In secondo luogo la sentenza annotata esclude un eventuale contrasto della succitata normativa nazionale con la normativa europea, ed in particolare con la dir. 23/2001/CE (che disciplina il trasferimento di impresa al fine di preservare i diritti dei lavoratori) posto che anche in tal caso, l'art. 5, ne esclude l'applicabilità ai casi di fallimento o di «procedura di insolvenza analoga aperta in vista della liquidazione dei beni del cedente stesso e che si svolgono sotto il controllo di un'autorità pubblica competente»⁽¹⁴⁾.

ELEONORA LENZONI MILLI

⁽¹³⁾ Trib. Civitavecchia 16 marzo 2018 n.112.

⁽¹⁴⁾ Sull'interpretazione della predetta direttiva cfr. C. giust. CE 21 ottobre 2010, C-242/09.

**TRIBUNALE DI MILANO, SEZ. VII PEN.,
18 MAGGIO 2018 - 23 MAGGIO 2018 N. 5825**

**Veicoli - Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto - Aeromobili a Pilotaggio Remoto -
Art. 1231 c. nav. - Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione.**

**Veicoli - Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto - Aeromobili a Pilotaggio Remoto -
Regolamento ENAC mezzi aerei a pilotaggio remoto.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Alle 17,25 del 1° agosto 2017, alcuni agenti della polizia municipale in servizio nel centro di Milano dopo aver notato un DJI Phantom 4 (del peso di 1374 grammi) sorvolare la Piazza del Duomo, localizzarono, senza difficoltà, la persona, che da remoto, stava conducendo il mezzo, giacché presente sul sagrato della cattedrale. Gli agenti appurato che l'operatore del SARP era privo del titolo abilitativo per la conduzione del mezzo, della speciale autorizzazione dell'ENAC per il sorvolo dell'area e dell'assicurazione della responsabilità civile per eventuali danni a terzi, intimarono al pilota di sospendere il volo e procedettero al sequestro del drone, del radiocomando e del *tablet* di cui quello si era servito per visionare le riprese effettuate, denunciandolo all'A.G., per il reato di cui all'art. 1231 c. nav. Alla prima udienza, svoltasi il 4 maggio 2018, il Tribunale di Milano, acquisiti gli atti, e dichiarata l'assenza dell'imputato nonostante la regolarità delle notifiche, rinviò il processo ad una successiva udienza, svoltasi il 18 maggio 2018, al termine della quale emise sentenza di condanna.

L'art. 1231 c. nav., che punisce chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione, assurge al rango di «norma in bianco».

Il precetto in essa contenuto, cui è correlata la comminazione della sanzione, non è, infatti, integralmente espresso dalla disposizione penale incriminatrice, giacché questa, si limita, in via tendenziale, a delineare una condotta di «difformità» (violazione, non osservanza, ecc.) rispetto ad una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato in materia di sicurezza della navigazione (¹).

L'art. 1231 c. nav. ha, pertanto, carattere sussidiario, in quanto opera solo quando il fatto non sia previsto come reato da una specifica disposizione, ovvero quando il provvedimento dell'autorità rimasto inosservato sia munito di un proprio meccanismo di tutela, ed è diretto a tutelare l'ordine pubblico, nonché l'interesse specifico, ovvero la sicurezza della navigazione (2).

MOTIVI DELLA DECISIONE — L'imputato è stato citato direttamente in giudizio, con decreto datato 20 ottobre 2017, per rispondere dinanzi a questo Tribunale del reato meglio indicato in epigrafe.

Alla prima udienza, tenutasi in data 4 maggio 2018, il Tribunale, sentite le parti, dichiarava l'assenza dell'imputato, attesa la regolarità delle notifiche e la conoscenza del procedimento desumibile dall'elezione di domicilio presso il difensore d'ufficio, nonché in ragione della misura cautelare reale.

Le parti rinunciavano all'assunzione di prove dichiarative e con il loro consenso venivano acquisiti al fascicolo del dibattimento tutti gli atti del fascicolo investigativo ai sensi degli artt. 493 co. 3 e 555 co. 4 c.p.p.

Il Giudice, dopo aver acquisito gli atti rinviava alla successiva udienza del 18 maggio 2018, ove, all'esito della discussione, pronunciava sentenza.

La ricostruzione del fatto si fonda sulla C.N.R. del primo agosto 2017.

Da tale atto, redatto nell'immediatezza dell'intervento, emerge che alle ore 17,25 gli operai notavano un SARP (Sistema Aereo a Pilotaggio Remoto), che sorvolava Piazza Duomo a Milano. Tale apparecchio era telecomandato da *nome cognome*, in seguito identificato nell'attuale imputato, il quale si trovava sul sagrato della cattedrale. Gli operanti gli intimavano di far cessare il volo e gli domandavano se avesse conseguito un titolo abilitativo alla conduzione dell'apparecchio, se avesse ottenuto una particolare autorizzazione per il sorvolo dell'area da parte della competente autorità italiana e se avesse un'assicurazione di responsabilità civile per eventuali danni causati a terzi. L'imputato dopo aver risposto negativamente a tutte le questioni avanzate, al fine di spiegare lo scopo del sorvolo, mostrava agli operanti da un *tablet* collegato con il telecomando, un video di ripresa dall'alto della citata piazza. Gli operanti, subito dopo, prov-

(1) V. la nota di D. BOCCHESI, a p. 974.

vedevano alla denuncia ed al sequestro del SARP di marca DJI Phantom 4 dal peso specifico di 1374 grammi, del telecomando per il comando remoto e del *tablet*.

Il fatto, appare pienamente provato dagli atti di indagine redatti nell'immediatezza, i quali risultano certamente attendibili perché coerenti e privi di criticità.

Venendo alle considerazioni in diritto è evidente, oltre ogni ragionevole dubbio, la penale responsabilità dell'imputato in ordine al reato previsto dall'art. 1231 del R.D. n. 327 del 30.03.1942 (Codice della navigazione) ed in relazione agli artt. 8, 21 e 24 del Regolamento ENAC «Mezzi aerei a pilotaggio remoto» seconda edizione del 16.07.2015 e successive modifiche.

Quanto alla condotta contestata l'art. 1231 del Codice della Navigazione, punisce chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione.

La disposizione assurge al rango delle cosiddette «norme in bianco», vale a dire quelle fattispecie nelle quali il precetto, cui è correlata la comminazione della sanzione, non è integralmente espresso dalla disposizione penale incriminatrice, giacché questa, tendenzialmente, si limita a declinare, prevedendone la punizione, una condotta di «difformità» (violazione, non osservanza, ecc.) rispetto ad una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato in materia di sicurezza, in tal caso nella navigazione.

La norma ha pertanto carattere sussidiario, in quanto opera solo quando il fatto non si previsto come reato da una specifica disposizione, ovvero quando il provvedimento amministrativo dell'autorità rimasto inosservato sia munito di un proprio meccanismo di tutela, ed è diretta a tutelare l'ordine pubblico, nonché l'interesse specifico, ovvero la sicurezza della navigazione.

Nel caso di specie a costituire il parametro per il giudizio di conformità di una data condotta, indicando, positivamente, ciò che dovrebbe fare il soggetto agente od anche negativamente, ciò che non deve fare, è il Regolamento ENAC che integrando l'art. 1231 del Codice della Navigazione, norma incriminatrice, prevede la «sanzione». In particolare, le norme contestate da considerarsi invece «precetto negativo» sono:

— gli artt. 1.3³ e 5⁴ che disciplinano i sistemi a pilotaggio remoto utilizzati per scopi «professionali», diversi da quelli meramente ricreativi;

— l'art. 8⁵ il quale dispone la necessità, per un detentore di un SARP, di possedere un manuale di volo o documento equivalente, di una targhetta riportante i dati identificativi del sistema e del relativo operatore, nonché di un giubbotto ad alta visibilità recante l'identificativo «pilota APR»;

— l'art. 21⁶ che obbliga i detentori di un APR a conseguire l'attestato di pilota. La norma, pur riguardando gli strumenti APR è evidentemente applicabile anche ai più «pericolosi» SARP sia per logica che per il richiamo espresso di cui al citato art. 8;

— l'art. 24 il quale vieta di operare senza autorizzazione in un'area considerata critica ai sensi dell'art. 10 dello stesso Regolamento che vieta in ogni caso il sorvolo di assembramenti di persone, per cortei, manifestazioni sportive o inerenti forme di spettacolo o comunque di aree dove si verificano concentrazioni inusuali di persone.

Si tratta di un reato di mera condotta, omissivo proprio, che difatti si sostanzia in un'attività di inadempimento e inerzia nei riguardi dell'ordine espresso dal precetto.

Per quanto attiene il profilo soggettivo suddetta fattispecie è punita a titolo di colpa cosiddetta specifica consistente nella inosservanza di regole cautelari previste da fonti scritte, ovvero leggi, regolamenti, ordini o discipline.

Nel caso di specie il reato risulta perfettamente integrato sia sotto il profilo oggettivo che sotto quello soggettivo.

È infatti sufficiente ai fini della configurazione dell'elemento oggettivo dello stesso che siano violate le regole cautelari poste a sicurezza della navigazione quali sono da considerarsi gli art. 8, 21, 24 del Regolamento ENAC. Le autorizzazioni e i requisiti necessari per l'uso dell'apparecchio sono pubblicamente disponibili sul sito dell'ENAC stessa, ed è quindi facile verificare se si è considerati un professionista «a norma», e quali siano i limiti di operatività. Rientra, pertanto, nella comune diligenza di chi utilizza un SARP il dovere di informazione riguardo norme esistenti che riguardino il corretto uso dello stesso. Le caratteristiche proprie dell'apparecchio (peso specifico, modalità di funzionamento ecc.), inoltre, sono tali da far ritenere che il soggetto avrebbe dovuto prevedere quantomeno la possibilità di eventuali danni derivanti dalla sua imprudenza ed adottare così una condotta sollecita ed accorta nell'usare il SARP. L'aver turbato l'ordine pubblico e la sicurezza della navigazione beni giuridici protetti dalla citata norma con la propria condotta

omissiva, non rispettando la normativa in esame, rileva il compimento cosciente e volontario dell'evento dannoso che dunque risulta pacificamente prevedibile nonché evitabile, essendo così integrato anche l'elemento soggettivo del reato colposo.

Del resto, l'assenza dell'imputato, pur legittima espressione di un diritto non permette al Tribunale di raccogliere spunti da cui desumere dubbi ragionevoli riguardo eventuali giustificazioni scriminanti, neppure con riferimento all'obiezione difensiva riguardante la qualifica del sistema quale SARP. In merito, deve essere rilevato che la distinzione si fonda sull'utilizzo ai fini professionali o commerciali del SARP, in quanto l'APR è destinato a meri fini ricreativi, tuttavia, rilevano anche le caratteristiche del mezzo quali il peso, la potenza, la stazza. Sul punto, il Tribunale condivide quanto rilevato dagli operanti, atteso che gli elementi fattuali portano ad escludere l'utilizzo a fini commerciali dei rilievi fotografici cui era destinato il sistema, tenuto conto delle caratteristiche del velivolo e del suo valore commerciale, tutti elementi che portano a ritenere che i rilievi fotografici avessero una destinazione commerciale e non meramente ricreativa essendo per quest'ultima finalità maggiormente idonei mezzi più contenuti, quindi facilmente trasportabili.

In ogni caso, deve rilevarsi che l'obiezione difensiva, anche qualora si volesse ritenere fondata con riferimento alla qualifica del sistema quale APR, non è condivisibile in diritto, visto che l'imputato ha comunque violato anche le prescrizioni poste a tutela dei medesimi beni giuridici relativamente all'utilizzo degli APR: per entrambi gli strumenti occorre un brevetto di pilota, come disposto dall'art. 21 del regolamento citato e quindi il reato sussiste anche nel caso in cui si debba ritenere che l'imputato fosse un semplice turista in cerca di fotografie e filmati senza alcuno scopo commerciale, visto che il velivolo sorvolava il Duomo di Milano che, in ragione della conformità ed altezza delle guglie impedisce il contatto visivo diretto dello strumento.

Per quanto attiene il profilo circostanziale, il Tribunale ritiene di dover riconoscere le circostanze attenuanti generiche in ragione del comportamento processuale positivo, volto alle semplificazioni dell'istruttoria.

* * *

L'applicazione dell'art. 1231 c. nav. all'impiego abusivo di sistemi aerei a pilotaggio remoto in area urbana.

Nella decisione in epigrafe, il Tribunale di Milano ha fatto applicazione dell'art. 1231 c. nav. ⁽¹⁾ nei confronti di un soggetto sorpreso, dalle forze dell'ordine, a governare un DJI Phantom 4 nella più importante piazza del capoluogo lombardo ⁽²⁾.

In essa, l'estensore ha provveduto alla ricostruzione sistematica della disposizione, che, come noto, trova la propria *sedes materiae* nel Primo Libro, della Parte Terza del Codice della navigazione, contenente «Disposizioni penali e disciplinari».

La norma, che presenta carattere contravvenzionale ⁽³⁾, è rubricata «Inosservanza delle disposizioni sulla sicurezza della navigazione» e punisce con l'arresto (sino a tre mesi) o con l'ammenda (sino a duecentosei euro), chiunque non osservi «una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione», sempre che il fatto, da essa contemplato, non costituisca «un più grave reato», assumendo, così, valenza meramente sussidiaria ⁽⁴⁾.

Secondo un orientamento giurisprudenziale, oramai ampiamente consolidato ⁽⁵⁾, e condiviso anche nella decisione in esame, l'art. 1231 c. nav. rien-

(1) Nelle intenzioni del legislatore del 1942, nel Titolo III della terza parte del codice della navigazione si sarebbe dovuta ricomprendere «tutta la materia delle contravvenzioni» concernenti la «navigazione marittima, interna ed aerea», come si evince dal §761 della Relazione alla Maestà del Re Imperatore del Ministro Guardasigilli (Grandi) presentata nell'udienza del 30 marzo 1942-XX per l'approvazione del testo definito del codice della navigazione (in G.U. 18 aprile 1942 n. 93). L'ambito di operatività delle richiamate disposizioni, però, sul finire degli anni '90 del secolo scorso è stato, in parte, ridimensionato ad opera dell'art. 105, comma 2, lett. d, del d.lgs. 31 marzo 1998 n. 112 che ha conferito alle regioni le funzioni relative «alla disciplina della navigazione interna» ed all'art. 27 della l. 7 dicembre 1999 n. 472, rubricato «Violazioni della disciplina della navigazione interna», in base al quale «Le violazioni alla disciplina della navigazione interna, stabilita dalle regioni ai sensi dell'articolo 105, comma 2, lett. d), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, non costituiscono violazioni delle norme sulla sicurezza della navigazione di cui all'art. 1231 del codice della navigazione».

(2) Secondo quanto sostenuto da L. MASALI, *Condannato per aver volato con il drone sul duomo di Milano*, in www.dronezine.it del 6 aprile 2019, la decisione in esame avrebbe concluso la vicenda giuridica, azionata dalla prima denuncia penale che, nel nostro Paese, è stata presentata nei confronti di un operatore abusivo di un SARP.

(3) L'art. 1231 c. nav. è, infatti, contenuto nel Capo VI, intitolato «Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione», del Titolo III «Delle contravvenzioni in particolare», del Primo libro, della Parte terza del codice della navigazione.

(4) Cass. pen., sez. un., 24 giugno 1998 n. 8485.

(5) Cass. pen., sez. un., (ord.) 11 dicembre 1965, in *Foro it., Rep.*, 1966, 1788 s., voce *Navigazione (procedimenti in materia di)* n. 4 «L'art. 1231 cod. nav. [...] mutua il

trerebbe nel novero delle cosiddette «norme penali in bianco» (*Blankettstrafgesetze*)⁽⁶⁾ vale a dire di quelle disposizioni, che nella comune accezione, si contraddistinguono per la puntuale determinazione della sanzione, ma non anche del precetto.

In esse, infatti, la condotta incriminata è soltanto mediatamente determinabile⁽⁷⁾, in quanto per la sua precisa enucleazione si rende necessario ricorrere ad un'altra disposizione di legge o di regolamento, ovvero ad un provvedimento dell'autorità amministrativa⁽⁸⁾.

suo contenuto precettivo da altre norme giuridiche, e finanche da provvedimenti dell'autorità»; Cass. pen., sez. un., (ord.) 11 dicembre 1965, in *Riv. dir. nav.* 1966, II, 64 ss. «l'art. 1231 cod. nav. contiene una norma completa per quanto riguarda la sanzione, una incompleta per ciò che concerne il precetto che deve essere integrato mediante altre norme giuridiche, non provviste per sé stesse di sanzione penale, le quali concernano la sicurezza della navigazione»; Cass. pen., sez. III, 8 aprile 1992, in *Foro it., Rep.*, 1993, 2573, voce *Reati e infrazioni disciplinari in materia di navigazione* n. 8 «L'art. 1231 cod. nav. [...] costituisce una disposizione in bianco, diretta a recepire sotto l'aspetto precettivo ogni disposizione che sia ritenuta dalle autorità competenti rilevante ai fini della sicurezza della navigazione»; Cass. pen., sez. III, 4 novembre 1997 n. 3638 secondo cui «In altri termini, si può dire che l'art. 1231 punisce solo la violazione di norme comportamentali disposte (da fonte legale, regolamentare o amministrativa) in materia di sicurezza della navigazione [...] sicché quella del citato art. 1231 altro non sarebbe che una norma penale in bianco a scopo «di chiusura», ma di contenuto omogeneo alle altre disposizioni del capo, nel senso che si limita a punire altri comportamenti che offendono la sicurezza della navigazione, individuati attraverso il rinvio ad altre fonti normative diverse dal codice della navigazione». Analogamente Cass. pen., sez. un., 24 giugno 1998 n. 8485; Cass. pen., sez. I, 13 gennaio 2011 n. 18305 che ha ritenuto l'art. 1231 c. nav. una «tipica norma penale in bianco che ha la funzione di fornire una tutela rafforzata, mediante sanzione penale, a determinati beni giuridici la cui disciplina è oggetto di altri atti, cui essa, fa espreso rinvio, in particolare una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione». Negli stessi termini anche: Cass. pen., sez. II, 10 ottobre 2012 n. 43483.

(6) Tale locuzione, come precisato da G. L. GATTA, *Abolito criminis e successione di norme integratrici: teoria e prassi*, Milano, 2008, 68, è stata coniata, sul finire dell'800, da K. BINDING, *Die Normen und ihre Übertretung*, I, seconda edizione, Leipzig, 1890, 158 ss.

(7) In dottrina si distinguono le norme penali in bianco dalle cosiddette norme «incomplete» o «imperfette», che ricorrono, invece, laddove il legislatore affidi a differenti previsioni le componenti basiche della norma penale: il precetto e la sanzione. Sul punto: F. ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Milano, 1989, 45. Secondo F. RAMACCI, *Corso di diritto penale* (a cura di R. GUERRINI), Torino, 2017, 158 in virtù della scissione operata nelle norme «incomplete» tra precetto e sanzione, queste potrebbero anche essere denominate, secondo i casi, come «disposizioni meramente precettive oppure meramente sanzionatorie».

(8) Nella motivazione della sentenza in commento, si ha cura di precisare come tale provvedimento debba identificarsi con «qualsiasi atto autoritativo unilaterale proveniente da un soggetto pubblico diretto a perseguire dei pubblici interessi, nonché idoneo ad incidere sulla sfera soggettiva del singolo».

La tecnica legislativa impiegata nella redazione di questa tipologia di previsioni, imponendo un processo d'integrazione normativa, solleva non pochi problemi di compatibilità con il principio di legalità e con quello — da esso derivato — della riserva di legge in materia penale che, tuttavia, nel caso della norma navigazionistica sono stati dissipati dalle Sezioni Unite della Cassazione.

Queste, infatti, hanno affermato che la disposizione «non incorre in censure d'incostituzionalità sotto il profilo della riserva di legge in materia penale di cui all'art. 25, comma 2, Cost., dovendo essere» interpretata «nel senso che il regolamento o il provvedimento amministrativo devono pur sempre trovare in una legge determinazioni sufficienti al soddisfacimento del principio di legalità circa i presupposti, i caratteri, il contenuto e i limiti dei provvedimenti dell'autorità non legislativa, alla trasgressione dei quali deve seguire la pena» ⁽⁹⁾.

Nel caso di specie, il referente normativo primario deve rinvenirsi nel disposto dell'art. 743, comma 2, c. nav., che considera aeromobili anche «i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC» e, se militari, «da decreti del ministero della difesa».

Nell'economia complessiva della previsione la «sicurezza della navigazione» rappresenta il bene giuridicamente tutelato, emanazione, secondo quanto precisato dal Tribunale di Milano, del più ampio concetto di ordine pubblico.

La giurisprudenza di legittimità, che si è soffermata ad analizzare il presupposto di applicabilità della disposizione, vale a dire l'esistenza di una norma di legge o di regolamento o, in mancanza, di un provvedimento dell'autorità amministrativa ⁽¹⁰⁾ impositivo di obblighi attenenti alla sicurezza

⁽⁹⁾ Cass. pen., sez. un., 24 giugno 1998 n. 8485. In dottrina: TRAMONTANO L., *Lineamenti di diritto penale*, Matelica, 2006, 19, secondo il quale «le norme penali in bianco sono quelle che, contenendo già un precetto e una sanzione (determinata almeno nei limiti massimi), rinviano per la specificazione o integrazione del contenuto del precetto a un atto normativo di grado inferiore o a un provvedimento della pubblica amministrazione. In questo senso la norma penale in bianco non è in contrasto con la riserva relativa di legge di cui all'art. 25 Cost., poiché la fonte immediata della norma penale resta pur sempre la legge (in senso formale o sostanziale), rivestendo la norma regolamentare o l'atto amministrativo della P.A. il ruolo di completamento e integrazione del precetto, nei limiti e con il contenuto indicati con sufficiente specificazione dalla norma primaria».

⁽¹⁰⁾ Per tale ragione Cass. pen., sez. III, 5 maggio 2010 n. 26756 ha ritenuto che il giudice di merito si deve far carico «di indicare con precisione il provvedimento normativo di riferimento e le ragioni per le quali quest'ultimo deve intendersi violato», non essendo sufficiente il «riferimento generico alla pericolosità della navigazione o il richiamo altrettanto generico ad ordinanze che, almeno in parte, attengono indubbiamente a profili estranei alla sicurezza».

della navigazione, ha ricondotto la fattispecie in esame «nell'ambito dei reati di pericolo essendo volta a tutelare il valore della sicurezza della navigazione [...] a prescindere dalla ricaduta diretta che la condotta di violazione penalmente sanzionata possa avere», giacché essa «tutela sia dai rischi che» possono «verificarsi a bordo», sia da quelli che possono «riguardare i rapporti» con gli altri veicoli ⁽¹¹⁾.

Così ragionando, i sommi interpreti hanno riconosciuto un'ampia portata applicativa all'interesse protetto dalla norma, ritenendolo non circoscritto alla prospettiva — indubbiamente parziale — della sicurezza del singolo mezzo e delle eventuali persone su questo presenti ⁽¹²⁾.

⁽¹¹⁾ Così: Cass. pen., sez. I, 13 gennaio 2011 n. 18305.

⁽¹²⁾ Cass. pen., sez. III, 27 novembre 1985 n. 1274 «il concetto di sicurezza non è delimitato alla nave ed alle persone a bordo, bensì investe tutta la sfera della navigazione, compresa quindi la incolumità dei terzi»; Cass. pen., sez. III, 13 gennaio 1992, in *Giur. it.* 1992, II, 551 ss. «l'art. 1231 è diretto a reprimere la inosservanza delle disposizioni date per garantire la sicurezza della navigazione con riferimento alla nave oggetto di disciplina ed ai rapporti di questa rispetto alle altre navi. La tutela concerne, cioè non soltanto l'attività interna al mezzo di trasporto o la stessa struttura di quest'ultima, ma anche tutto ciò che serve ad evitare il pericolo insito nel navigare»; Cass. pen., sez. III, 19 gennaio 1993, in *Foro it., Rep.*, 1993, 2573 s., voce *Reati e infrazioni disciplinari in materia di navigazione* n. 10 secondo cui la sicurezza della navigazione contemplata nell'art. 1231 c. nav. è da intendersi come comprensiva anche della «salvaguarda dell'incolumità dei bagnanti»; Cass. pen., sez. III, 14 maggio 1993, in *Dir. trasp.* 3/1994, 983 ss., con nota di A. CRACAS, *La natura del mare territoriale: un problema ancora aperto* «il concetto di sicurezza non è, infatti, «delimitato» all'imbarcazione ed alle persone a bordo, come talvolta erroneamente ritenuto, ma investe tutta la sfera della navigazione, compresa quindi l'incolumità dei terzi che dalla stessa navigazione, esercitata fuori dagli schemi legali, potrebbe essere messa in pericolo»; Cass. pen., sez. un., 24 giugno 1998 n. 8485, secondo cui «Quanto all'oggettività giuridica tutelata, la fattispecie incriminatrice in esame trova il suo fondamento nell'esigenza di salvaguardia dell'interesse pubblico concernente la «sicurezza della navigazione», che dev'essere protetto contro la inosservanza individuale di disposizioni di legge o regolamentari ovvero anche di provvedimenti legalmente dati dalla competente autorità per questa esclusiva ragione: ne deriva che non sono punite le inosservanze di precetti dati per ragioni diverse dalla sicurezza della navigazione. Il concetto di sicurezza della navigazione, che ben può essere mutuato dal confronto della contravvenzione in oggetto con le plurime fattispecie di «delitti contro la sicurezza della navigazione» di cui agli artt. 112 ss. cod. nav. — disposizioni queste inapplicabili in materia di navigazione interna in forza del disposto dell'art. 1087 —, non è delimitato alla integrità e funzionalità interna della nave ed ai rapporti di questa rispetto alla circolazione di altre navi, bensì investe tutta la sfera della navigazione, riguardando sia l'incolumità dell'equipaggio e dei passeggeri a bordo della nave e delle altre navi, sia l'incolumità dei terzi estranei alla navigazione, che dalla navigazione esercitata fuori degli schemi legali potrebbe essere messa in pericolo»; Cass. pen., sez. III, 9 giugno 1999 n. 8547 «La nozione di sicurezza è di ampio contenuto e comprende ogni forma di tutela della pubblica incolumità»; Cass. pen., sez. III, 12 febbraio 2004 n. 14792 «il concetto di «sicurezza della navigazione» non è limitato alla nave o al-

Passando, ora, all'esame dell'*iter* logico-giuridico seguito nell'articolazione della parte motiva della decisione, stupisce che il Tribunale di Milano abbia anteposto l'individuazione del parametro di valutazione della condotta dell'agente, all'indagine tesa ad appurare la corretta qualificazione giuridica da attribuire al mezzo fatto volare sul Duomo di Milano.

Dal punto di vista dello statuto disciplinare applicabile, infatti, i sistemi aerei a pilotaggio remoto, erano sottoposti, nella seconda edizione (terzo emendamento) dell'omonimo regolamento ENAC vigente all'epoca dei fatti, ad un sistema normativo ben più complesso ed articolato, di quello riservato agli aeromodelli.

La rilevata asistematicità espositiva potrebbe, allora, dipendere dalla difficoltà incontrata dal Tribunale nel dare concreta attuazione al criterio funzionale adottato nel regolamento tecnico ⁽¹³⁾, per differenziare il regime giuridico dei sistemi aerei a pilotaggio remoto rispetto a quello applicabile agli aeromodelli (art. 1.2) ⁽¹⁴⁾.

Se, infatti, i primi potevano essere «impiegati o destinati all'impiego in operazioni specializzate o in attività scientifiche di sperimentazione e ricerca» (art. 1.3), i secondi, potevano, invece, essere «utilizzati esclusivamente per impiego ricreazionale o sportivo» (art. 1.4) ⁽¹⁵⁾.

l'aeromobile, ed alle persone a bordo, ma «investe tutta la sfera della navigazione, compresa quindi la incolumità dei terzi».

⁽¹³⁾ All'epoca dei fatti di causa era vigente la seconda edizione del Regolamento ENAC, così come modificata dal terzo emendamento. La prima edizione del regolamento ENAC «Mezzi aerei a pilotaggio remoto» risale, infatti, al 16 dicembre 2013 (approvata giusta delibera del C.d.A. n. 42/2013), mentre la seconda al 16 luglio 2015 (approvata con giusta Disposizione n. 32/DG del 16 luglio 2015). Quest'ultima è stata oggetto di un primo emendamento in data 21 dicembre 2015 (in forza di delibera C.d.A. n. 44/2015); cui hanno fatto seguito tre ulteriori emendamenti: il secondo del 22 dicembre 2016 (in forza di delibera C.d.A. n. 21/2016), il terzo del 24 marzo 2017 (in forza di delibera C.d.A. n. 15/2017) ed il quarto in data 21 maggio 2018 (in forza di delibera del C.d.A. 14/2018). Si evidenzia che il Direttore Generale dell'ENAC, con apposito provvedimento (Disp. GENDISP — DG — 01/07/2019 — 0000025-P25), ha disposto, per novanta giorni a far data dal 1° luglio 2019, la sospensione dell'art. 24, commi 2, 4 5 e 6 dell'ultima edizione del Regolamento qui menzionata. L'11 novembre 2019 è stata adottata la terza edizione del Regolamento (giusta delibera C.d.A. n. 23/2019) per adeguare la disciplina regolamentare a quella più recente emanata dalle istituzioni europee. In dottrina: R. LOBIANCO, *Aerei a pilotaggio remoto: brevi osservazioni sul regolamento ENAC*, in *Resp. civ. prev.* 6/2017, 2065 ss.

⁽¹⁴⁾ Per «Aeromodello» si intende, invece, ai sensi dell'art. 5.1 del già menzionato regolamento ENAC vigente all'epoca dei fatti, il «dispositivo aereo a pilotaggio remoto, senza persone a bordo, impiegato esclusivamente per scopi ricreativi e sportivi, non dotato di equipaggiamenti che ne permettano un volo autonomo, e che vola sotto il controllo visivo diretto e costante dell'aeromodellista, senza l'ausilio di aiuti visivi».

⁽¹⁵⁾ L'art. 1.4 del Regolamento ENAC disponeva, altresì, che essi «non sono considerati aeromobili ai fini del loro assoggettamento alle previsioni del Codice della

Poiché, però, le «operazioni specializzate» dovevano essere identificate con tutte quelle «attività che prevedono l'effettuazione» di un «servizio a titolo oneroso o meno», consistente, ad esempio, in «riprese cinematografiche, televisive e servizi fotografici, sorveglianza del territorio o di impianti, monitoraggio ambientale, impieghi agricoli, fotogrammetria, pubblicità, addestramento» (art. 5.1), è evidente che una stessa tipologia di mezzo avrebbe potuto ricevere una differente qualificazione e, quindi, sottostare ad un regime giuridico piuttosto che ad un altro, soltanto in base alla finalità dell'attività in concreto esercitata: commerciale o ricreativa.

È del tutto evidente, pertanto, che l'adozione di un simile parametro discrezionale, teoricamente ineccepibile, nella prassi si sarebbe potuta rilevare insoddisfacente per valutare la condotta di quegli operatori interessati a svolgere un'operazione specializzata, camuffandola da attività lusoria, al fine di sottrarsi al più rigido regime, per quella previsto.

Nel caso di specie, l'assenza dell'imputato nel corso del procedimento ha indotto il giudice di prime cure ad affidarsi alle valutazioni degli agenti intervenuti sul posto ed a svolgere un'osservazione finale, invero, ben poco convincente, secondo la quale i rilievi fotografici effettuati dovevano avere «una destinazione commerciale e non meramente ricreativa, essendo per quest'ultima finalità maggiormente idonei mezzi più contenuti» di un DJI Phantom 4 e, quindi, più «facilmente trasportabili», considerato che un APR di tale natura, pesa poco più di un chilogrammo.

Appurata nei termini suesposti, la natura del mezzo, il giudice lombardo ha, poi, individuato negli art. 8, 21 della seconda edizione — terzo emendamento, del Regolamento ENAC «Mezzi aerei a pilotaggio remoto» le norme di riferimento per il giudizio di conformità della condotta dell'operatore, laddove, invece, nel caso di aeromodello, avrebbe dovuto richiamare l'art. 35 del medesimo testo ⁽¹⁶⁾.

navigazione» e che ad essi sono dedicate «specifiche disposizioni e limitazioni [...] per l'uso dello spazio aereo a garanzia della sicurezza di cose e persone al suolo e degli altri mezzi aerei».

⁽¹⁶⁾ L'art. 35, rubricato «Generalità» disponeva e dispone ancora oggi nella più recente edizione del regolamento ENAC che «1. L'aeromodellista ai comandi dell'aeromodello ha la responsabilità di utilizzare il mezzo in modo da non arrecare rischi a persone o beni a terra e ad altri utilizzatori dello spazio aereo, mantenere la separazione da ostacoli, evitare collisioni in volo e dare la precedenza a tutti. 2. L'aeromodellista è responsabile di ottemperare agli obblighi relativi e a ottenere le eventuali autorizzazioni per l'utilizzo dello spettro elettromagnetico impegnato dal radiocomando. 3. Non è richiesta riserva di spazio aereo se: a) gli aeromodelli hanno le seguenti caratteristiche: 1) massa operativa al decollo minore di 25 kg; 2) massima superficie alare di 500 dm²; 3) massimo carico alare di 250 g/dm²; 4) massima cilindrata totale dei motori a pistoni di 250 cm³; o massima potenza totale dei motori elettrici 15 kW o massima spinta totale dei motori a turbina di 25 kg (250 N) o massima potenza totale motori turboelica 15 kW; 5) a volo libero o a volo circolare vincolato; 6)

Tali previsioni, applicabili ai SARP con massa operativa al decollo inferiore a venticinque chilogrammi, fissavano le regole per l'ottenimento dell'«Attestato di pilota di ARP» (art. 21) ⁽¹⁷⁾, nonché i «Requisiti generali per

aerostati ad aria calda con peso totale del contenitore di gas trasportato per i bruciatori non superiore a 5 kg; e b) l'attività rispetta i seguenti requisiti: 1) sia effettuata di giorno e l'aeromodellista mantenga il continuo contatto visivo con l'aeromodello, senza l'ausilio di dispositivi ottici e/o elettronici; 2) sia effettuata in aree opportunamente selezionate dall'aeromodellista, fino ad un'altezza massima di 70 m AGL entro un raggio massimo di 200 m, in zone non popolate, sufficientemente lontano da edifici, infrastrutture e installazioni; 3) al di fuori dell'ATZ di un aeroporto, oppure ad una distanza superiore a 5 Km dall'aeroporto (ARP o coordinate geografiche pubblicate), laddove non sia istituita una ATZ a protezione del traffico di aeroporto; 4) al di fuori dei CTR; 5) al di fuori delle zone regolamentate attive e delle zone proibite. 4. Nel caso non siano soddisfatti uno o più criteri del precedente comma 3, le attività degli aeromodelli devono svolgersi all'interno delle aree istituite da ENAC per le attività aeromodellistiche oppure, in alternativa, in spazi aerei segregati. Permane l'obbligo dell'attestato di aeromodellista con abilitazione al pilotaggio di aeromodelli rilasciato dall'Aero Club d'Italia nei casi di voli ad altezze superiori a 70 m AGL. Nel caso non siano soddisfatte le limitazioni sul peso e sulla potenza di propulsione di cui al comma 3a), l'operatore deve avere almeno 18 anni e deve essere titolare dell'Attestato di aeromodellista rilasciato dall'Aero Club d'Italia. 5. In presenza di traffico interferente di altro utilizzatore dello spazio aereo, l'aeromodello non ha diritto di precedenza e deve essere portato ad una altezza di sicurezza tale da non interferire con l'altro aeromobile. 6. L'aeromodellista deve rispettare le eventuali disposizioni emesse dalle amministrazioni locali competenti. 7. Su un aeromodello utilizzato in un luogo aperto al pubblico non possono essere installati dispositivi o strumenti che ne configurino l'uso in operazioni specializzate. 8. Le manifestazioni aeromodellistiche e l'esercizio degli aeromodelli nel corso delle manifestazioni aeromodellistiche devono essere effettuati in ottemperanza alle disposizioni emesse dall'Aero Club d'Italia. 9. Non rientrano nelle prescrizioni del presente Regolamento, gli aeromodelli a volo libero classe FAI F1 con massa minore a 1,5 kg, quelli a volo vincolato circolare e quelli utilizzati in luoghi chiusi, «spazio indoor».

⁽¹⁷⁾ L'art. 21 del regolamento ENAC, cui si fa riferimento nel testo, stabiliva che «1. Per la conduzione di APR di massa operativa al decollo minore di 25 kg in condizioni VLOS è necessario il possesso dell'Attestato di Pilota di APR, rilasciato da un Centro di Addestramento APR approvato di cui successivo art. 23. L'Attestato è rilasciato per categorie di APR e contiene le limitazioni operative per l'esercizio dei privilegi ad esso associati. 2. Ai fini dell'idoneità psicofisica, il pilota deve essere in possesso di una certificazione medica rilasciata da un Esaminatore Aeromedico (Aero Medical Examiner - AME) secondo gli *standard* relativi alla licenza LAPL, di cui al Regolamento (UE) n. 1178/2011. Il possesso di certificazioni mediche di classe II è altresì riconosciuto valido ai fini della dimostrazione del possesso dei requisiti psicofisici. 3. Per ottenere l'Attestato di Pilota di APR il richiedente deve: a) acquisire la conoscenza delle regole dell'aria applicabili, delle cognizioni aeronautiche di base, degli aspetti di *safety* e dei rischi operativi, mediante la frequenza con esito favorevole di apposito corso di formazione presso un Centro di Addestramento APR approvato. Il possesso di una licenza di pilota civile o di un attestato di volo sportivo di cui al DPR n. 133/2010 dà luogo a crediti ai fini del soddisfacimento del presente requisito; b) effettuare con esito positivo un programma di addestramento sul tipo o classe di APR da

l'impiego» di tali sistemi ⁽¹⁸⁾, i quali per poter svolgere operazioni specializzate critiche, avrebbero necessitato anche di una specifica autorizzazione dell'ENAC ⁽¹⁹⁾.

Il Tribunale, ha, inoltre, fatto assurgere a parametro di valutazione della condotta dell'operatore anche l'art. 24 del medesimo regolamento, che di-

condurre;c) superare un esame pratico con un Esaminatore presso un Centro di Addestramento APR approvato. 4. Al rinnovo degli Attestati provvedono i Centri di Addestramento APR approvati sulla base dell'attività svolta, di una prova pratica condotta da un Esaminatore e di un valido certificato medico di cui al comma 2. Il rinnovo dell'Attestato è notificato all'ENAC secondo quanto disposto nel successivo art. 23».

⁽¹⁸⁾ L'art. 8 del regolamento ENAC, soprarichiamato, disponeva che «1. Il SAPR deve essere identificato attraverso l'apposizione sul mezzo aereo di una targhetta riportante i dati identificativi del sistema e dell'operatore. Tale targhetta deve essere installata anche sulla stazione di terra. 2. A far data dal 1° luglio 2016, in aggiunta alla targhetta di cui al precedente comma, il SAPR deve essere dotato di un dispositivo elettronico di identificazione che consenta la trasmissione in tempo reale di dati inerenti l'APR ed il proprietario/operatore e dei dati essenziali di volo, nonché la registrazione degli stessi. Le caratteristiche del sistema sono fissate dall'ENAC. 3. Tutti i SAPR devono essere dotati di un Manuale di Volo o documento equivalente. 4. Le operazioni specializzate sono svolte nel rispetto delle regole di circolazione di cui alla Sezione V. 5. I SAPR devono essere equipaggiati con i dispositivi/sistemi necessari per l'effettuazione delle operazioni previste in accordo alle regole dell'aria applicabili e in funzione degli spazi aerei impegnati. Essi devono comunque essere equipaggiati con un sistema idoneo a segnalare l'altezza a cui l'APR sta volando, al fine di garantire un positivo controllo della quota. 6. Nelle attività condotte in condizioni VLOS, in spazi aerei non controllati, l'ENAC può richiedere l'installazione sull'APR di luci o altri mezzi che possano favorirne la visibilità al pilota remoto ed eventualmente agli altri utilizzatori dello spazio aereo. 7. I SAPR devono essere condotti da un pilota in possesso del riconoscimento della competenza in stato di validità di cui alla successiva Sezione IV del Regolamento. 8. Per le operazioni condotte in condizioni VLOS, il pilota al comando di un SAPR deve essere visibile e chiaramente identificabile tramite mezzi che ne consentano l'immediato riconoscimento. Ai fini del presente regolamento è obbligatorio l'uso di giubbetti ad alta visibilità recanti l'identificativo «pilota di APR». 9. I SAPR che ricadono nelle previsioni di questa sezione, possono essere impiegati in operazioni specializzate non critiche o critiche, secondo quanto previsto nei successivi articoli 9 e 10. 10. L'effettuazione dell'attività per lo scopo «ricerca e sviluppo», è soggetta ad autorizzazione da parte dell'ENAC».

⁽¹⁹⁾ Il regolamento ENAC opera una netta distinzione tra operazioni specializzate «critiche» e «non critiche». Queste ultime, regolate dall'art. 9, erano quelle operazioni «condotte in VLOS che non prevedono il sorvolo, anche in caso di avarie e malfunzionamenti, di: aree congestionate, assembramenti di persone, agglomerati urbani; infrastrutture sensibili» e sono effettuate in regime di *declaration* (art. 9.1). Le operazioni critiche, invece, erano individuate dall'art. 10 in via residuale rispetto a quelle non critiche, e soggette ad autorizzazione dell'ENAC e ad un regime disciplinare più rigido. Si evidenzia, infine, che l'art. 10.7 del regolamento in parola proibiva, in ogni caso, «Il sorvolo di assembramenti di persone, per cortei, manifestazioni sportive o inerenti forme di spettacolo o comunque aree dove si verificano concentrazioni inusuali di persone».

sciplinava le modalità in cui dovevano essere svolte le operazioni in *Visual Line of Sight* (VLOS), ossia quelle «condotte entro una distanza, sia orizzontale che verticale, tale per cui il pilota remoto è in grado di mantenere il contatto visivo continuativo con il mezzo aereo»⁽²⁰⁾.

Su tale sostrato normativo, l'interprete ha, quindi, ritenuto che il comportamento dell'operatore integrasse, sotto il profilo oggettivo, gli estremi di un reato di mera condotta, omissivo proprio, in quanto consistente in «un'attività di inadempimento e inerzia nei riguardi dell'ordine espresso dal precetto», contenutisticamente integrato dalle menzionate norme tecniche dell'ENAC e punito «a titolo di colpa specifica consistente nella inosservanza di regole cautelari previste da fonti scritte, ovvero, leggi, regolamenti, ordini o discipline».

La violazione del bene giuridicamente tutelato dall'art. 1231 c. nav., attraverso il mancato rispetto delle norme ora rievocate ha, infatti, permesso al giudice di ritenere «integrato anche l'elemento soggettivo del reato colposo», consistente nel «compimento cosciente e volontario dell'evento dannoso», assolutamente prevedibile ed evitabile, posto che oramai anche, nella giurisprudenza di legittimità, per la colpa specifica si pone la necessità di una simile valutazione⁽²¹⁾.

DONATELLA BOCCHESI

(20) L'art. 24 del regolamento ENAC, cit., rubricato «Operazioni in VLOS», recitava che «1. Nelle operazioni in VLOS il pilota deve essere in grado di mantenere il contatto visivo diretto con l'APR, in maniera tale da monitorarne il profilo di volo nei riguardi di altri aeromobili, persone, imbarcazioni, veicoli e infrastrutture allo scopo di evitare le collisioni. 2. Le operazioni in VLOS sono consentite, di giorno, fino ad un'altezza massima di 150 m AGL e fino ad una distanza massima sul piano orizzontale di 500 m, e devono essere condotte in modo sicuro e senza arrecare danni a terzi. Distanze e altezze superiori possono essere valutate e, se del caso, autorizzate dall'ENAC a seguito della presentazione di adeguata valutazione del rischio da parte dell'operatore SAPR. 3. In caso di perdita del contatto visivo del SAPR, entro i limiti orizzontali e verticali consentiti, il pilota deve terminare il volo il prima possibile. 4. Ad eccezione di quanto prescritto nel successivo comma 6, le operazioni dei SAPR non possono essere condotte: a) all'interno dell'ATZ (*Aerodrome Traffic Zone*, n.d.r.) di un aeroporto e nelle aree sottostanti le traiettorie di decollo ed atterraggio oppure ad una distanza inferiore a 5 km dall'aeroporto (ARP o coordinate geografiche pubbliche), laddove non sia istituita una ATZ a protezione del traffico di aeroporto; b) all'interno dei CTR (*Controlled Traffic Region*, n.d.r.), fatto salvo quanto riportato nel successivo comma 5; c) all'interno delle aree regolamentate attive e delle aree proibite. 5. Le operazioni dei SAPR all'interno dei CTR sono consentite esclusivamente ai sistemi con mezzi aerei di massa operativa al decollo minore di 25 kg, fino ad un'altezza massima di 70 m AGL e fino ad una distanza massima sul piano orizzontale di 200 m. Nelle aree sottostanti le traiettorie di decollo e atterraggio oltre i limiti dell'ATZ e fino a 15 km dall'aeroporto, il limite di altezza è fissato a 30 m AGL. 6. Nel caso sia necessario condurre operazioni in condizioni che non possano soddisfare i criteri di cui ai precedenti commi 4a), 4b) e 5, le operazioni sono condotte, secondo

le procedure pubblicate dall'ENAC. Nel caso sia necessario operare negli spazi aerei di cui al precedente comma 4c), le operazioni sono soggette a specifica autorizzazione, secondo le procedure pubblicate dall'ENAC».

(21) In tal senso: Cass. pen., sez. IV, 6 febbraio 2007 n. 4675, la quale ha evidenziato come secondo un «risalente orientamento, anche di legittimità» era escluso «che la prevedibilità costituisse elemento necessario per configurare la responsabilità per colpa» giacché «nella colpa (in particolare quella specifica) la previsione dell'evento» era «già compiuta con la formazione della regola cautelare per cui, nel concreto accertamento dell'esistenza della colpa, il giudice» doveva «soltanto accertare la violazione della regola cautelare e non anche la prevedibilità dell'evento (Cass. pen., sez. IV, 15 ottobre 1997 n. 103333, Cass. pen., sez. IV 25 settembre 1990 n. 144334». In alcune decisioni, tuttavia, sempre secondo quanto si legge nella sentenza del 2007, «il requisito della prevedibilità riguardava i casi di colpa generica ma non era richiesto per la colpa specifica (Cass. pen., sez. IV, 27 febbraio 1987 n. 7138; Cass. pen., sez. IV, 16 ottobre 1984 n. 318)». Tale orientamento, secondo quanto chiarito nella sentenza 2007 n. 4657, era palesemente elusivo del problema della prevedibilità ed è stato superato. Nella richiamata pronuncia, infatti, si afferma che se è «vero che quando viene dettata una regola cautelare si formalizza un giudizio di prevedibilità di un evento dannoso», ciononostante, si pone comunque il problema «di individuare il perimetro entro il quale individuare gli eventi presi in considerazione dalla norma e, in particolare, se» sia «in astratto prevedibile non un evento dannoso di qualsiasi genere ma l'evento in concreto verificatosi (ed inoltre se questo evento» sia «ricompreso tra quelli che, nella formazione della regola cautelare, si volevano evitare [...]). Non può quindi esservi dubbio che, anche per la colpa specifica, si ponga il problema di accertare se l'evento verificatosi» sia «in concreto prevedibile. E anche la giurisprudenza della Corte di cassazione si è adeguata a questi principi (Cass. pen., sez. IV, 22 novembre 1996 n. 2147; Cass. pen., sez. IV, 28 aprile 1994 n. 11007, Cass. pen., sez. IV, 1° luglio 1992 n. 1345)».

massimario

ASSICURAZIONI

La conclusione del contratto di assicurazione di un automezzo adibito al trasporto, con copertura di tutti i rischi vettoriali, avviene soltanto con la sottoscrizione della polizza da parte dell'assicurato (proprietario del veicolo) e dell'assicuratore. Ne consegue che le statuizioni relative al rischio assicurato, nella specie il rischio rapina, presenti nella proposta di assicurazione formulata dall'assicuratore ma non riprodotte nel contratto definitivo, non producono alcun effetto giuridico tra le parti.



Cass., sez. III, 9 aprile 2019 n. 9795; pres. Vivaldi, est. Rubino; *Basile O.J.* (avv. D. Roselli) c. *Unipolsai Assicurazioni s.p.a.* già *Fondiarìa Sai s.p.a.* (avv. A. Ranieri, C. Ranieri), *Unipolsai Assicurazioni s.p.a.* già *Unipol Gruppo Finanziario s.p.a.* (avv. C. Ranieri), *Allianz s.p.a.* (avv. G. Spadafora).

* * *

Nell'ambito di una polizza assicurativa Corpi & Macchine, la parola «tow» significa solo «elemento rimorchiato» e non comprende gli altri rimorchiatori del convoglio diversi da quello che ha la direzione del convoglio («lead tug»).



La copertura dei rischi da collisione in una polizza Corpi & Macchine che includa i danni causati per aver provocato la collisione di un elemento rimorchiato («tow») con una nave o struttura fissa non comprende i danni causati dal rimorchiatore assicurato, quale «lead tug», agli altri rimorchiatori del convoglio.

Continental Insurance Co. c. L&L Marine Transportation Inc.; giudici Reavley, Smith, Owen; U.S. Court of Appeals (5th Cir.) 15 febbraio 2018; in Dir. mar. 2019, 627, con nota di M. MUSI e W. LIS.

* * *

La copertura dei rischi da collisione in una polizza Corpi & Macchine che includa i danni causati per aver provocato la collisione di un elemento rimorchiato («tow») con una nave o una struttura fissa comprende anche i danni così causati dal rimorchiatore assicurato, quale «dominant mind» del convoglio, ad altri rimorchiatori.



Continental Insurance Co. e altri. v. L&L Marine Transportation Inc. e altri; giudice Feldman; **U.S. District Court — Eastern District of Louisiana 19 aprile 2017**; in *Dir. mar.* 2019, 625.

* * *



L'art. 1891 c.c. prevede la polizza per conto altrui o per conto di chi spetta, configurandola quale contratto in favore di terzo, nella fattispecie costituito dal soggetto proprietario della merce assicurata, unico legittimato a chiedere il pagamento dell'indennizzo all'assicuratore. Il soggetto assicurato, al quale spettano i diritti derivanti dal contratto, è dunque il proprietario della merce e non il vettore, mero contraente della polizza.

In una vendita di cose mobili da trasportare da un luogo ad un altro, ai sensi dell'art. 1510, comma 2, c.c., la proprietà si trasferisce al compratore al momento della consegna delle cose vendute al vettore o allo spedizioniere. A partire da tale momento, pertanto, i diritti nascenti dal contratto di assicurazione non possono essere esercitati, nei confronti degli assicuratori, dal venditore, ma solo dall'acquirente.

Trib. Bergamo 24 luglio 2018; g.u. Stuccillo; *Hdi-Gerling Verzekeringen N.V.* (avv. M. Riccomagno e N. Pedone) c. *Consorzio Orobico Trasportatori artigiani* (avv. P. Zucconelli) e *Alilianz s.p.a.* (avv. R. Dolcino e R. Dellacasa), in *Dir. mar.* 2019, 616, con nota di M. MUSI.

✂ ✂ ✂

AUSILIARI DEL TRASPORTO



Il mediatore che comunichi al noleggiatore la circostanza, poi risultata corretta, che fino a quel momento, l'armatore risultava puntuale nei pagamenti, non è responsabile nei confronti del noleggiatore per i danni conseguenti alla mancata esecuzione del contratto dovuta all'insolvenza dell'armatore.

App. Genova 17 gennaio 2018; pres. e rel. Sanna; *Minermet s.p.a.* (avv. A Manfredini e L. Cervi) c. *Burke & Novi s.r.l.* (avv. M. Turci e D. Todde); in *Dir. mar.* 2019, 369, con nota di L. GIUNTA.

✂ ✂ ✂

COMANDANTE



Le mansioni di comandante di aeromobile sono compatibili con il contenuto della funzione dirigenziale dal momento che egli, pur non investito di quei poteri di direzione

necessari per richiamare la nozione di alter ego dell'imprenditore, è in possesso di elevate conoscenze scientifiche e tecniche o comunque è dotato di professionalità tale da collocarsi in condizioni di particolare forza nel mercato del lavoro.

L'art. 10 d. lg. 368/2001 non viene in rilievo come norma direttamente regolante il rapporto di lavoro del comandante di aeromobile, che rimane assoggettato al codice della navigazione, ma come disciplina che concorre a conferire, unitamente ad altre previsioni dell'ordinamento lavoristico, un connotato di intrinseca specialità al rapporto di natura dirigenziale e che quindi legittima alla luce del comma 2 dell'art. 902 c. nav. l'apposizione del termine.

Cass., sez. lav., 12 agosto 2019 n. 21318; pres. Di Cerbo, rel. Pagetta, p.m. Cimmino; G.G. (avv. F. Verdura, T. Laratta) c. *Compagnia Aerea Italiana s.p.a. già Alitalia Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. E. Morrico).

DEMANIO

L'occupazione del suolo demaniale marittimo sulla base di un atto autorizzativo pluriennale stagionale per lo svolgimento di attività balneare con esecuzione di opere finalizzate alla gestione dell'attività, che si protragga oltre il termine della stagione, integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav., atteso che l'esistenza di un titolo pluriennale abilitante esonera il concessionario dalla richiesta annuale, ma non esclude l'obbligo di rimuovere le strutture collocate sul demanio al termine di ciascun periodo di utilizzo stagionale previsto.



Cass. pen., sez. III, 11 aprile - 17 luglio 2019 n. 31290; pres. Ramacci, rel. Reynaud, p.m. Cuomo.

La sdemanializzazione dei beni appartenenti al demanio marittimo, tra i quali si include la spiaggia, comprensiva dell'arenile, non può mai avvenire in forma tacita, ossia per non essere il bene più adibito all'uso pubblico, ma tramite l'adozione di un espresso e formale provvedimento della competente autorità amministrativa, avente carattere costitutivo, nel rispetto dell'art. 35 c. nav.



Cass., sez. II, 9 ottobre 2019 n. 25331; pres. Manna, rel. Carrato; *Belcastro Cathia Monia* (avv. M. G. Giaquinto) c. *Ministero dell'economia e delle finanze.*



Le due discipline (quella dell'art. 829 c.c., per il demanio in genere, e quella dell'art. 35 c. nav., per il demanio marittimo) non sono sovrapponibili, poiché l'art. 829 c.c., avente natura generale, prevede che la sdemanializzazione possa avvenire attraverso un atto amministrativo dichiarativo; l'art. 35 c. nav. impone una previa verifica in concreto ad opera dell'autorità amministrativa localmente competente, la quale deve constatare la non utilizzabilità delle zone per pubblici usi del mare, e un successivo decreto ministeriale. Pertanto, ove l'amministrazione esprima la volontà di considerare cessata l'idoneità della spiaggia (comprensiva dell'arenile) agli usi specifici della demanialità marittima si determina il trasferimento dell'area, con efficacia costitutiva, dal demanio al patrimonio.

Cass., sez. VI, 18 ottobre 2019 n. 26655; pres. Lombardo, rel. Grasso; *Renzi Ines, Renzi Gino Edmondo, Rori Cesarina* (avv. C. Scognamiglio e E. Tora) c. *Agenzia del demanio*.

DIRITTO PROCESSUALE



Spetta al giudice ordinario, ai sensi dell'art. 39-bis del d.l. 1 ottobre 2007, n. 159, aggiunto dalla l. di conversione 29 novembre 2007, n. 222, la giurisdizione in ordine alla domanda proposta dal concessionario della gestione di un aeroporto per il pagamento delle tasse e dei diritti aeroportuali, non ravvisandosi momenti di valutazione comparativa degli interessi pubblici e privati in gioco, ma esclusivamente l'applicazione di un parametro di natura normativa, mentre il giudice amministrativo ha giurisdizione sulla domanda avente ad oggetto il pagamento di somme a titolo di corrispettivo per la prestazione di servizi concernenti l'uso delle infrastrutture e dei beni dell'aerostazione, rientrando tale controversia nella previsione dell'art. 133, comma 1, lett. c), c. proc. amm., venendo necessariamente in questione anche l'esercizio di poteri discrezionali-valutativi nella determinazione dell'an e del quantum delle relative tariffe, e non si discute semplicemente dell'accertamento tecnico dei presupposti fattuali economico-aziendali da cui esse possano essere condizionate.

Cass., sez. un., 31 ottobre 2019 n. 28212; pres. Tirelli, rel. Di Virgilio, p.m. Sgroi; *Ges.a.p. — Società di gestione dell'aeroporto di Palermo s.p.a* (avv. M. Mangano) c. *Alitalia Linee Aeree Italiane s.p.a.* (avv. L. Pierallini, M. Clarich) e c. *Esso Italiana s.r.l., Exxonmobil Aviation International Limited* (avv. A. Di Pasquale, F. A. Chiaves, F. Rolla) e c. *Enac e altri*.

Una volta appurato che, ai sensi della Convenzione di Montreal del 1999, sussiste la giurisdizione del giudice italiano a conoscere dell'azione di responsabilità del vettore aereo internazionale promossa dal passeggero per il risarcimento dei danni conseguenti ad una cancellazione del volo, il riparto di competenza per territorio e per valore viene regolato e stabilito secondo le norme dell'ordinamento italiano, con la conseguenza che, circa i criteri di collegamento, prevale il foro del consumatore previsto dal d.lg. n. 206/2005 il quale prevede quale competenza territoriale inderogabile quello del giudice del luogo di residenza o domicilio elettivo del consumatore. Ne consegue la vessatorietà della clausola del contratto di trasporto che prevede una località diversa da queste ultime.



G. pace Palermo, sez. II, 4 giugno 2019 n. 1001; giud. Arena.

* * *

La giurisdizione degli organi del contenzioso tributario richiede che sia stato emanato un atto di imposizione e cioè un atto della competente amministrazione recante una pretesa tributaria ormai definita, mentre esula dalla medesima giurisdizione la cognizione sugli atti che possono coinvolgere un numero indeterminato di soggetti con pronuncia avente efficacia nei confronti della generalità degli utenti. Rientra in quest'ultima ipotesi il provvedimento di determinazione delle aliquote, che individua un parametro avente valenza generale utile alla quantificazione del debito di imposta. Le pretese nascenti dall'annullamento di un provvedimento amministrativo pronunciato con decreto del Presidente della Repubblica su ricorso straordinario si collocano nell'ambito dell'azione di ottemperanza contro i «provvedimenti equiparati al giudicato» di cui all'art. 112, comma 2, lett. d), del codice del processo amministrativo, con il corollario che la giurisdizione su tale azione è devoluta al giudice amministrativo.



Cons. St., sez. V, 2 agosto 2018 n. 4779; pres. Caringella, est. Franconiero; *Italiana Petroli s.p.a. — Raffineria di Roma s.p.a.* (avv. P. Cavasola e M. Iannacci) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale — Agenzia delle dogane e dei monopoli — Ministero delle infrastrutture e trasporti*; in *Dir. mar.* 2019, 593, con nota di C. MELLEA.

* * *

La competenza esclusiva, derivante da una clausola di proroga della giurisdizione validamente stipulata a norma dell'art 23 del Reg. (CE) n. 44/2001, prevale sul criterio di collegamento della connessione di cui all'art. 6 dello stesso Regolamento.

Le disposizioni del Reg. (CE) n. 44/2001 (ed ora quelle del Reg. (UE) n. 1215/2012) prevalgono su quelle della l. n. 218/1995 e pertanto la validità di una clausola di proroga



della giurisdizione deve essere valutata esclusivamente sulla base del suddetto Reg.; ne deriva che, pur avendo ad oggetto diritti considerati indisponibili dall'ordinamento italiano, come quello all'indennità di cui all'art. 1751 c.c., è valida la clausola di proroga della giurisdizione in un contratto di agenzia marittima.

Cass., sez. un., 10 maggio 2019 n. 12585; pres. Mammone, rel. Virgilio; *Nobel Maritime Inc.* (avv. Bressler, C. Kielland e R. Sperati) c. *P.L. & C. s.r.l.* (avv. V. Paternello, M. Turci e A. Cassano) e *Ventouris Ferries Co. Ltd., Blumare s.r.l., D.B.V.*; in *Dir. mar.* 2019, 591.

* * *



Al fine di individuare la giurisdizione in una controversia in tema di compravendita internazionale di beni mobili, tra un attore (venditore) italiano ed un convenuto (compratore) venezuelano, occorre far applicazione dell'art. 3.2 della l. n. 218/1995, ai sensi del quale si deve far riferimento ai criteri stabiliti dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 e successive modificazioni in vigore in Italia e quindi, oggi, all'art. 7.b), primo trattino del Reg. (UE) n. 1215/2012.

Ai fini dell'art. 7.b), primo trattino del Reg. (UE) n. 1215/2012, il luogo di consegna deve identificarsi nel luogo di prevista e pattuita consegna materiale dei beni.

Non è determinante, ai fini della individuazione del giudice avente giurisdizione in una controversia in materia di compravendita internazionale di beni mobili, l'inserimento nel contratto di una clausola CIF (Incoterms 2010) che sposti il momento di trasferimento del rischio del perimento del bene dal venditore al compratore, se essa non è accompagnata da una specifica pattuizione volta ad attribuire con chiarezza al luogo di passaggio del rischio valenza anche di luogo di consegna della merce ai fini del radicamento della giurisdizione.

Cass., sez. un., 13 dicembre 2019 n. 32362; pres. Mammone, rel. Rubino, p.m. Sorrentino; *Bariven S.A.* (avv. F. Caccioppoli e F. Vismara) c. *L.C.M. Italia s.p.a.* (avv. M. Gnechi e S. Capriolo); in *Dir. mar.* 2019, 580, con nota di G. VALLAR.

✕ ✕ ✕

GARANZIE



Il termine di prescrizione biennale previsto dall'art. 577 c. nav. per l'ipoteca navale decorre dalla data di scadenza dell'obbligazione garantita come originariamente pattuito e riportato nell'atto di concessione di ipoteca, senza che rilevino eventuali successive vicende che modifichino la esigibilità o la scadenza dell'obbligazione garantita.

Trib. Torre Annunziata 28 novembre 2018; g.n. Vitulano; *Fallimento Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori s.p.a. c. Deutsche Bank A.G.* (avv. A. Barbarito e M. Autuori); in *Dir. mar.* 2019, 622.

* * *

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

Le sovvenzioni concessa a un'impresa prima della data di liberalizzazione del mercato interessato non possono essere qualificate come «aiuti esistenti» per il solo fatto che, al momento della loro concessione, tale mercato non era formalmente liberalizzato, sempre che tali sovvenzioni fossero idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri e falsassero o minacciassero di falsare la concorrenza. Qualora le sovvenzioni siano state concesse in violazione dell'obbligo di previa notifica stabilito dall'art. 93 del Trattato CEE (oggi art. 108.3 TFUE), gli Stati non possono avvalersi del principio del legittimo affidamento.

Il principio di certezza del diritto non consente di applicare per analogia all'azione di risarcimento danni proposta contro lo Stato da una società concorrente di quella beneficiaria della sovvenzione il termine decennale previsto dall'art. 15.1 del Reg. (CE) n. 659/1999 per il recupero degli aiuti illegalmente concessi.

C. giust. UE 23 gennaio 2019, C-387/17; pres. Silva De Lapuerta, rel. Arabadjiev; *Presidenza del Consiglio dei ministri (Italia) c. Traghetti del Mediterraneo s.p.a.*; in *Dir. mar.* 2019, 570, con nota di C. CELLERINO.

* * *

Il rapporto tra il concessionario di un pontile e l'armatore della nave che vi attracca per l'imbarco di un carico va qualificato come contratto di ormeggio, nel quale il locatore delle strutture portuali assume l'obbligo di metterle a disposizione in buono stato manutenzione e il conduttore assume l'obbligo di utilizzare le strutture con diligenza, servendosi per l'uso e con le modalità contrattualmente determinate. Il danno sofferto dal pontile urtato dalla nave per il maltempo è quindi imputabile all'armatore della nave, nella misura in cui non abbia messo in atto tutti gli adempimenti e le cautele necessari nell'esecuzione dell'ormeggio e resi indispensabili dalle avverse condizioni meteo.

Deve escludersi la imputabilità a caso fortuito del danneggiamento di un pontile causato da una nave ivi ormeggiata in presenza di condizioni meteo marine avverse già in atto al momento dell'inizio delle operazioni di ormeggio e quindi di caricazione, le cui conseguenze in termini di impatto sulla nave, in base alla sua stazza ed al suo posizionamento rispetto al vento, erano facilmente prevedibili ed evitabili da personale esperto, quale deve ritenersi quello che conduce e gestisce una nave di grossa portata.



Trib. Grosseto 20 febbraio 2018 n. 199; g.u. Caporali; *Nuova Solmine s.p.a.* (avv. P. Bastianini, M. Paggini e A. Personi) c. *Venezia Shipping B.V.* (avv. M. Renaioli e M. Orione); in *Dir. mar.* 2019, 605, con nota di L. GIUNTA.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI



Le «banchine per viaggiatori», in base all'allegato I, secondo trattino, della dir. 2012/34, costituiscono uno degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria il cui uso rientra nel pacchetto minimo di accesso (descritto nell'allegato II, punto 1, lettera c) della medesima direttiva), che i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a fornire a tutte le imprese ferroviarie in modo non discriminatorio (art. 13, comma 1) e in cambio di canoni pari al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (art. 31, comma 3), ai fini della creazione di uno spazio ferroviario europeo unico.

C. giust. UE 10 luglio 2019, C-210/18; pres. Biltgen, rel. Rossi, avv. gen. Campos Sánchez-Bordona; *Westbahn management GmbH* (avv. R. Schender) c. *Öbb-infrastruktur AG* (K. Retter).

LAVORO NELLE IMPRESE



Nel settore del trasporto aereo, il contratto a tempo determinato, stipulato in base all'art. 2 d.lgs. n. 368/2001 può essere un contratto acausale, per la cui validità è richiesto espressamente dalla norma soltanto il rispetto di determinati termini di durata e della clausola di contingentamento. Pertanto, qualora detto contratto venga prorogato ex art. 4 del d.lg. n. 368/2001, anche la proroga può essere acausale, ovvero non contenente le ragioni che la giustificano.

Cass, sez. lav., 9 agosto 2019 n. 21292; pres. Bronzini, rel. Ciriello; *Compagnia Aerea Italiana Alitalia s.p.a.* (avv. R. Pessi e M. Santori) c. *Cimmino Filippo* (avv. A. Bordonone, P. Perucco, F.F. Perone).



Con riguardo allo specifico tema dell'applicabilità al rapporto di lavoro nautico della disciplina comune dei contratti a termine, in relazione al rapporto tra la disciplina in tema di contratto a termine dettata dalla l. n. 230 del 1962 e la previsione dell'art. 902 c.

nav., il rapporto di lavoro a termine del personale navigante esula dall'ambito di applicazione della l. 230/1962 e successive modificazioni, attesa l'autonomia del diritto marittimo per la quale (art. 1 c. nav.) il ricorso alla legislazione di diritto comune può avere luogo solo in via sussidiaria ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, puntualizzando che la disciplina dettata dall'art. 902 c. nav. — norma applicabile nel periodo precedente l'entrata in vigore della l. 84/1986 (in tema di assunzione di personale a termine nelle aziende di trasporto aereo ed esercenti servizi aeroportuali) — pone, quale unica condizione di legittimità dell'apposizione del termine quella della specialità delle esigenze che determinano tale apposizione. Tale specialità è senz'altro ravvisabile con riferimento al rapporto dirigenziale, caratterizzato da un profilo fiduciario, che giustifica una regolazione differenziata rispetto all'ordinario rapporto di lavoro in particolare con riferimento alla recondibilità ad nutum.

Cass., sez. lav., 12 agosto 2019 n. 21318; pres. Di Cerbo, rel. Pagetta, p.m. Cimmino; G.G. (avv. F. Verdura, T. Laratta) c. *Compagnia Aerea Italiana s.p.a. già Alitalia Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. E. Morrico).

* * *

Nel caso di aziende di trasporto aereo, il confronto tra l'organico aziendale costituito dagli assunti con contratto a tempo indeterminato e il numero dei contratti a termine non può essere limitato, ai fini della verifica del rispetto della c.d. clausola di contingentamento, alle sole mansioni di assistente di volo, e quindi al personale addetto ai servizi complementari di bordo, ma deve essere esteso all'intero complesso dei servizi indicati e cioè ai servizi operativi di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci.



Cass., sez. lav., 23 agosto 2019 n. 21674; pres. Bronzini, rel. Negri Della Torre; D'Avella Antonio (avv. A.M. Vellucci) c. *Compagnia Aerea Italiana Alitalia s.p.a.* (avv. F. Sciaudone, A. Zambelli, G.A. Osnago Gadda).

* * *

L'art. 917 c. nav., secondo cui, in caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, concerne l'ipotesi in cui muta colui che assume l'esercizio di un determinato aeromobile e determina la successione del nuovo armatore nei contratti di lavoro di coloro che fanno parte dell'equipaggio stabilmente destinato al singolo e specifico aereo oggetto di cessione e pertanto non si applica ai rapporti di lavoro su aeromobili non determinati.



Il comma 3-bis dell'art. 56 del d.lg. n. 270/1999 — il quale precisa che «le operazioni di cui ai commi 1 e 2 effettuate in attuazione dell'art. 27, comma 2, lett. a) e b-bis), in

vista della liquidazione dei beni del cedente, non costituiscono comunque trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'art. 2112 c.c.» — non deroga alla fattispecie regolata dall'art. 2112 c.c., ma esclude che la cessione dei singoli beni aziendali, in vista della liquidazione dei beni del cedente, consenta ad un'attività economica organizzata di conservare la propria identità e, dunque, configuri la fattispecie del trasferimento d'azienda, rilevante ai fini dell'applicazione dell'art. 2112 c.c.

Trib. Civitavecchia, sez. lav., 11 gennaio 2018; est. Abrusci; G.G. (avv. M. Abati e C. Annunziata) c. A.C. s.p.a. (avv. D. Clementi, G. Navarra e F. Di Peio); *supra*, 957, con nota di E. LENZONI MILLI.

* * *



L'esenzione dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali stabilita dall'art. 6 del d.l. 30 dicembre 1997, n. 457 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 1998 n. 30, in favore delle imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1, nonché per lo stesso personale suindicato, estesa dall'art. 3 l. n. 172 del 2003 alle navi da diporto di determinate dimensioni e adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, si applica quando sussistono i seguenti presupposti: l'imbarcazione deve essere iscritta nel Registro internazionale italiano; per essere iscritta, oltre a possedere precise caratteristiche tecniche, deve essere adibita esclusivamente a traffici commerciali internazionali; se da diporto, in navigazione internazionale, deve essere adibita esclusivamente al noleggio per finalità turistiche; il carattere commerciale della navigazione da diporto è subordinato all'utilizzazione esclusiva dell'imbarcazione per la stipula di contratti di locazione e noleggio per finalità turistiche; il requisito commerciale è compatibile con un'attività di servizi rivolta al mercato e non all'uso diretto da parte dei soci.

Cass., sez. lav., 15 aprile 2019 n. 10473; pres. D'Antonio, rel. Mancino; *Blue Eyes s.r.l.* (avv. S. Trifirò; G. Molteni, G. Medina) c. *I.N.A.I.L.* (avv. L. Frascaonà, G. Catalano) e *Equitalia Nord s.p.a.*

✂ ✂ ✂

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE



In caso di successione di un imprenditore ad un altro in un appalto di servizi di handling aeroportuale, non esiste un diritto dei lavoratori licenziati dall'appaltatore cessato al trasferimento automatico all'impresa subentrante, ma occorre accertare in con-

creto che vi sia stato un trasferimento di azienda, ai sensi dell'art. 2112 c.c., mediante il passaggio di beni di non trascurabile entità, nella loro funzione unitaria o strumentale all'attività di impresa, o almeno del know how o di altri caratteri idonei a conferire autonomia operativa ad un gruppo di dipendenti, altrimenti ostandovi il disposto dell'art. 29, comma 3, del d.lg. n. 276 del 2003, non in contrasto, sul punto, con la giurisprudenza eurounitaria che consente, ma non impone, di estendere l'ambito di protezione dei lavoratori di cui alla dir. n. 2001/23/CEE ad ipotesi ulteriori rispetto a quella del trasferimento di azienda. Posto quindi che la circolazione delle entità economiche connesse alla successione negli appalti non si sottrae alla disciplina del trasferimento di impresa, le disposizioni di fonte collettiva e legale dedicate a tale fenomeno trovano applicazione in alternativa a tale disciplina e solo dove essa non si applichi; nonostante le due discipline tendano ad effetti talvolta convergenti, ciò non toglie che le stesse siano alternative, perché o vi è trasferimento di azienda o di una sua parte ex art. 2112 c.c., e quindi prosecuzione ex lege del rapporto di lavoro, oppure c'è subentro nell'appalto con applicazione dello statuto speciale dettato da un insieme di norme di fonte collettiva e legale.

Cass., sez. lav., 30 ottobre 2019 n. 27913; pres. Napoletano, rel. Lorito, p.m. Celeste; *G.H. Napoli s.p.a.* (avv. F. Castiglione) c. *De Notaris D., Storti V.* (avv. G. Nucifero) e c. *Menzies Aviation Italy s.r.l.* (avv. P. Rizzo).

* * *

A seguito della istituzione delle autorità portuali, che succedono alle preesistenti organizzazioni portuali secondo la disciplina dettata dalla l. n. 84 del 1994, il personale già dipendente da dette organizzazioni è trasferito ex lege ai nuovi organismi, che, pertanto, devono ritenersi, inderogabilmente, gli esclusivi titolari dei relativi rapporti di lavoro, a prescindere dalla ricorrenza degli elementi tipici di meccanismi negoziali quali la cessione del contratto e il trasferimento d'azienda.



Cass., sez. I, 14 febbraio 2019 n. 4501; pres. Frasca, rel. Vincenti; *Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale* c. *Italia marittima s.p.a.* (avv. M. Marazza), *Vianello S., De Lazzari A., Vianello A., Vianello M., Vianello C.* (avv. M. Massano, E. Cornelio).

* * *

Il rizzaggio e il derizzaggio si possono ricondurre alla disciplina dei servizi portuali in quanto strettamente connessi al ciclo delle operazioni che si svolgono nel porto e, involgendo importanti profili di sicurezza del porto e della navigazione, sono necessariamente subordinate al potere autorizzatorio dell'Autorità portuale.



TAR Sicilia, sez. III, 25 marzo 2019 n. 875; Pres. Quiligotti, est. Cappellano; *Impresa Portuale s.r.l.* (avv. V. Vulpetti) c. *Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale* e c. *Capitaneria di Porto di Trapani*; *supra*, 941, con nota di R. FUSCO.

NOLEGGIO



Nell'interpretazione di una clausola contrattuale il giudice deve accertare il significato oggettivo delle parole utilizzate dalle parti, tenendo conto del significato che una persona ragionevole (cioè una persona che abbia le stesse conoscenze disponibili alle parti nel momento in cui stipulavano il contratto) avrebbe attribuito a tali parole. Il giudice deve considerare il contratto nel suo complesso e, in relazione alla natura, al formalismo ed alla tecnica redazionale, attribuire più o meno rilevanza ad elementi di un più ampio contesto. Se vi sono due possibili interpretazioni, il giudice può dare preferenza a quella che ritiene conforme al «business common sense».

I principi generali in tema di interpretazione dei contratti sono applicabili anche ai charter-party, ma in relazione ai contratti di time charter occorre tenere in considerazione la distribuzione del rischio che è tipica di tali contratti, secondo la quale il rischio di ritardo è fondamentalmente a carico del noleggiatore, che è tenuto al pagamento del nolo, a meno che non ne sia esentato per effetto di una clausola off-hire; pertanto, a parità di altre considerazioni, una clausola off-hire deve, nel dubbio, essere interpretata a favore dell'armatore.

Eleni Shipping Ltd. v. Transgrain Shipping B.V.; giudice Popplewell; **Queen's Bench Division - Commercial Court 10 aprile 2019**; in *Dir. mar.* 2019, 640, con nota di M. S. CENINI.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE



L'art. 1231 c. nav., che punisce chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione, assurge al rango di «norma in bianco».

Il precetto in essa contenuto, cui è correlata la comminazione della sanzione, non è, infatti, integralmente espresso dalla disposizione penale incriminatrice, giacché questa, si limita, in via tendenziale, a delineare una condotta di «difformità» (violazione, non

osservanza, ecc.) rispetto ad una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato in materia di sicurezza della navigazione.

L'art. 1231 c. nav. ha, pertanto, carattere sussidiario, in quanto opera solo quando il fatto non sia previsto come reato da una specifica disposizione, ovvero quando il provvedimento dell'autorità rimasto inosservato sia munito di un proprio meccanismo di tutela, ed è diretto a tutelare l'ordine pubblico, nonché l'interesse specifico, ovvero la sicurezza della navigazione.

Trib. Milano, sez. VII pen., 18 maggio 2018 - 23 maggio 2018 n. 5825; *supra*, 969, con nota di D. BOCCHESI.

* * *

Il dipendente di una società di trasporto ferroviario di passeggeri, incaricato del controllo dei biglietti di linea, riveste la qualifica di pubblico ufficiale, anziché quella di incaricato di pubblico servizio, se tra le sue mansioni rientra, altresì, il dovere di constatare i fatti e procedere alle relative verbalizzazioni nell'ambito delle attività di prevenzione e di accertamento delle infrazioni relative ai trasporti. Pertanto, nel caso in cui il passeggero privo del documento di identità declini al controllore false generalità, rende una attestazione preordinata a garantire al pubblico ufficiale le proprie qualità personali con la conseguenza che esso sarà punibile ai sensi dell'art. 495 c.p. (che punisce chi dichiara ed attesta falsamente al pubblico ufficiale l'identità, lo stato od altre qualità della propria od altrui persona), e non dell'art. 496 c.p., norma quest'ultima di carattere residuale che sanziona penalmente la pronuncia di false dichiarazioni al pubblico ufficiale o anche all'incaricato di pubblico servizio.



Cass. pen., sez. V, 20 novembre 2019; pres. Bruno, rel. De Gregorio, p.m. Fodaroni.

* * *

Nel caso di furto che avvenga a bordo di una unità da diporto dotata di posti-letto, cucina e wc, e occupata, seppure ormeggiata nel porto, si applica al soggetto che ha commesso l'azione delittuosa la disciplina speciale del furto in abitazione, ovvero l'art. 624-bis c.p., e non quella generale sul furto comune. Infatti, l'imbarcazione di tal guisa risulta possedere tutti i requisiti necessari per essere qualificata come privata dimora: l'astratta idoneità alla realizzazione di atti di vita privata; la concreta realizzazione di atti di vita privata; la durata apprezzabile del rapporto fra il luogo e la persona; non accessibilità del luogo, da parte di terzi, senza il consenso del titolare.



Cass. pen., sez. V, 28 marzo 2019 n. 13687; pres. Morelli, rel. Romano, p.m. Filippi; *Abdelatiff El Kattani*; *supra*, 929, con nota di E. NIGRO.

* * *



Configura il reato di cui agli art. 54 e 1161 c. nav. l'occupazione sine titulo di un tratto di spiaggia del demanio marittimo da parte di soggetto che, installando sulla spiaggia un consistente numero di ombrelloni e lettini di giorno in giorno per poi rimuoverli ogni sera ovvero al termine dell'impiego da parte dei propri clienti, ne ricava nel periodo di godimento estivo un lucro senza versare alcun genere di corrispettivo all'amministrazione.

Cass. pen., sez. III, 5 aprile 2019 n. 36368; pres. Izzo, rel. Cerroni, p.m. Barberini; Catapano D. (avv. G. Falci).

* * *



L'occupazione del suolo demaniale marittimo sulla base di un atto autorizzativo pluriennale stagionale per lo svolgimento di attività balneare con esecuzione di opere finalizzate alla gestione dell'attività, che si protragga oltre il termine della stagione, integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav., atteso che l'esistenza di un titolo pluriennale abilitante esonera il concessionario dalla richiesta annuale, ma non esclude l'obbligo di rimuovere le strutture collocate sul demanio al termine di ciascun periodo di utilizzo stagionale previsto.

Cass. pen., sez. III, 11 aprile - 17 luglio 2019 n. 31290, pres. Ramacci, rel. Reynaud, p.m. Cuomo.

* * *



Le innovazioni non autorizzate in un'area demaniale che il soggetto occupa legalmente, essendo munito della prescritta concessione, configurano, nel caso in cui le stesse non determinino alcun abusivo ampliamento dell'area occupata, il solo reato di realizzazione abusiva di innovazioni nell'area demaniale. Trattasi di reato a natura non permanente, diversamente dal reato di occupazione arbitraria di area demaniale, atteso che la consumazione cessa con la ultimazione delle opere che costituiscono l'innovazione non autorizzata.

Cass. pen., sez. III, 20 giugno 2019 n. 40780; pres. Andreazza, rel. Andronio, p.m. Dall'Olio; Scarone F.

✂ ✂ ✂

RIMORCHIO



Il rimorchiatore che ha la direzione del convoglio («lead tug») è responsabile, in quanto «dominant mind», dei danni sofferti nel corso della navigazione da tutti gli altri elementi del convoglio, compresi gli altri rimorchiatori.

Continental Insurance Co. e altri. v. L&L Marine Transportation Inc. e altri; giudice Feldman; **U.S. District Court — Eastern District of Louisiana 19 aprile 2017**; in *Dir. mar.* 2019, 625.

* * *

SERVIZI DI TRASPORTO

È rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1 bis, comma 2, lettera e) del d.l. n. 103/2010 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo), inserito nella legge di conversione n. 127/2010, con cui è stato introdotto l'art. 7 ter, d.lg. n. 286/2010 che stabilisce l'azione diretta del vettore stradale che ha svolto il servizio di trasporto su incarico di altro vettore nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto. Tale norma, infatti, si rivela del tutto scollegata dai contenuti del d.l. 103/2010 riguardante esclusivamente la urgente necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo in un arco temporale limitato e si palesa in contrasto con il principio di omogeneità che si trae dall'art. 77, comma 2, cost.



Trib. Prato 5 marzo 2019 n. 112 (ord.); g.u. G. Simoni; *Guna s.p.a.* (avv. D. Belloni) c. *Vetos s.r.l.* (avv. A. Petroni).

* * *

È rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1 bis, comma 2, lettera e) d.l. 6 luglio 2010 n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e il sostegno alla produttività nel settore dei trasporti), convertito con l. 4 agosto 2010 n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7 ter nel d.lg. 21 novembre 2005 n. 286 (Disposizione per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), in riferimento all'art. 77, comma 2, Cost.



G. pace Cagliari 19 dicembre 2018 n. 124 (ord.); g.u. Puddinu; *KWS Italia s.p.a.* c. *Logistica Mediterranea s.p.a.* e *Topco s.p.a.*

* * *

L'art. 7, § 2 e 4, del Reg. (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70,



deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre un'offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni.

C. giust. UE 24 ottobre 2019 C-515/18; pres. Jarukaitis, rel. Juhasz. avv. gen. Campos Sanchez-Bordona; *Autorità garante della concorrenza e del mercato* (avv. S. Gattamelata) c. *Regione autonoma della Sardegna* (avv. S. Sau e A. Camba) e *Trenitalia s.p.a* (avv. L. Torchia e F.G. Albinini).

TRASPORTO DI COSE



In caso di autotrasporto effettuato da un vettore privo di titolo autorizzativo, la sanzione accessoria della confisca della merce trasportata non può — in difetto della sussistenza dell'elemento soggettivo (almeno) della colpa — essere considerata legittima ove applicata al proprietario della merce (destinatario, in via generale, di tale misura accessoria, ove prevista obbligatoriamente) nei cui confronti non sia emerso che abbia partecipato all'affidamento del trasporto al vettore abusivo o che si sia comportato in modo specificamente negligente rispetto all'accertamento della regolarità del trasportatore (non essendo, tuttavia, esigibile tale obbligo di vigilanza, da parte dello stesso, fino al punto di dover — per la sua qualità — provvedere anche all'accertamento del possesso, da parte dell'autotrasportatore, delle prescritte autorizzazioni).

Cass., sez. II, 1 marzo 2018 n. 4866; pres. Petitti, rel. Carrato; *Filanto s.p.a. in liquidazione* (avv. C. Finiguerra) c. *Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo di Bari*; *supra*, con nota di F. MANCINI.



Per aversi trasporto di merci su strada in difetto di autorizzazione, sanzionato ai sensi dell'art. 46 della l. 6 giugno 1974, n. 298, è necessario che venga effettuato un trasporto di merci da parte di chi non sia titolare della necessaria autorizzazione perché non gli è mai stata rilasciata, restando invece irrilevante che l'autorizzazione non sia momentaneamente in suo possesso nel momento in cui viene accertata la violazione.

Cass., sez. II, 4 novembre 2019 n. 28283; pres. Carrato, rel. Oliva; *Prefettura — Ufficio territoriale Governo di Como c. Vaiani Autotrasporti s.r.l.*

* * *

Il decorso del termine annuale di prescrizione di cui all'art. 32 CMR è sospeso dalla data di ricezione della richiesta risarcitoria fino al momento in cui il vettore respinge il reclamo e restituisce la documentazione allegata.



App. Bologna 20 dicembre 2018; pres. Palumbi, rel. Mazzei; *P.C. Holm Pedersen Hvalpsund A/S* (avv. A. Pesce e A. Milani) c. *Blue Water Shipping A/S* (avv. C. Kielland, R. Bressler e D. Cerfogli) e *Ace European Group, Chartis Europe S.A., Lloyd's of London* (avv. A. Frondoni e G. Berti Arnoaldi Veli); in *Dir. mar.* 2019, 604 con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

* * *

Poiché è fatto notorio che tra i metalli maggiormente oggetto di furto rientra il rame, il soggetto che svolge professionalmente l'attività di trasportatore deve adottare tutte le forme di cautela idonee a prevenire furti o rapine durante il trasporto di tale materiale, dovendosi ritenere prevedibile il prodursi di un simile evento.



Incorre in una condotta gravemente colposa il vettore che affidi il trasporto di merce di rilevante valore economico (catodi di rame) ad un subvettore, senza verificare la presenza sul veicolo di proprietà di quest'ultimo di idonei sistemi antirapina.

Trib. Bergamo 24 luglio 2018; g.u. Stuccillo; *Hdi-Gerling Verzekeringen N.V.* (avv. M. Riccomagno e N. Pedone) c. *Consorzio Orobico Trasportatori artigiani* (avv. P. Zucconelli) e *Allianz s.p.a.* (avv. R. Dolcino e R. Dellacasa); in *Dir. mar.* 2019, 616, con nota di M. MUSI.

* * *

In tema di contratto di trasporto ed anche nell'ipotesi di vendita con spedizione, la legittimazione a domandare il risarcimento del danno per inesatto adempimento nei confronti del vettore spetta, alternativamente, al destinatario od al mittente, a seconda che i danni abbiano esplicito i loro effetti nella sfera patrimoniale dell'uno o dell'altro. L'affermazione della legittimazione impone all'attore di fornire la prova di aver effettivamente subito il danno. Pertanto, il mittente che agisce nei confronti del vettore è tenuto a fornire la prova che il danno conseguente al danneggiamento o alla perdita della merce ha prodotto i propri effetti nella sfera patrimoniale del mittente stesso.



Il furto avvenuto durante la sosta notturna della merce in area di sosta non custodita e non autorizzata alla sosta di semirimorchi non integra un caso fortuito, cioè un evento assolutamente imprevedibile ed inevitabile.

Incombe al danneggiato l'onere di fornire la prova della colpa grave o del dolo del vettore o dei suoi ausiliari o incaricati; il giudice di merito deve accertare in concreto — avuto riguardo a tutte le circostanze di tempo e di luogo, al valore delle cose trasportate e ad ogni altro utile elemento di giudizio per graduare la colpa — che l'evento è derivato da colpa grave dei suddetti soggetti.

Sussiste colpa grave del vettore quando l'autista del subvettore parcheggi il veicolo in piena notte in area di emergenza priva di sorveglianza e si accorga del furto solo all'arrivo a destinazione e quindi all'indomani del fatto illecito, senza essere in grado di spiegare come è avvenuto il furto.

I soli ordini di acquisto, senza ulteriore documentazione comprovante gli esborsi sostenuti e il mancato guadagno, non costituiscono prova sufficiente del danno sofferto a seguito della perdita della merce.

Trib. Milano 28 agosto 2018; g.u. D'Angiolella; *Maglificio di Verona s.r.l.* (avv. N. Ruberto e V. Vitale) c. *Zust Ambrosetti s.p.a.* (già *Geodis Zust Ambrosetti s.p.a.*) (avv. F. Loris e R. D'Alberti); in *Dir. mar.* 2019, 619, con nota di M. Musi.

* * *



Quando la funzione armatoriale coincida con il servizio di trasporto di cose, di diritto o di fatto, esigenze di carattere sistematico impongono di assoggettare anche la responsabilità dell'armatore che non sia vettore contrattuale alla disciplina della Convenzione di Bruxelles del 1924 (come emendata).

La Himalaya Clause è lecita e, trattandosi di clausola che richiama la disciplina risultante da norme internazionali recepite da disposizioni interne, non può essere considerata vessatoria e non necessita pertanto di specifica approvazione a norma dell'art. 1341 c.c.

Il termine di decadenza annuale previsto dall'art. III.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 (come modificata dal Protocollo del 1968) si applica anche alla domanda degli interessati al carico di rimborso del compenso di salvataggio.

Trib. Genova 22 gennaio 2019; g.u. Braccialini; *Generali Italia s.p.a.* e *Allianz Global Corporate & Specialty* (avv. M. Ghelardi, G. Paterna e A. Facco) c. *Visentini Giovanni Trasporti Fluvioamarittimi s.r.l.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, A. Mordiglia e F. Pellerano); in *Dir. mar.* 2019, 623, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

✂ ✂ ✂

TRASPORTO DI PERSONE

Un reclamo registrato nel sistema informatico del vettore aereo risponde al requisito della forma scritta, ai sensi dell'art. 31, par.3, della Convenzione di Montreal del 1999.

L'art. 31, par. 2 e 3, della Convenzione di Montreal del 1999 deve essere interpretato nel senso che non osta a che il requisito della forma scritta sia considerato osservato laddove un agente del vettore aereo trasponga la denuncia di danno, a scienza del passeggero, in forma scritta, su supporto vuoi cartaceo vuoi elettronico, inserendolo nel sistema elettronico del vettore medesimo, sempreché il passeggero possa verificare l'esattezza del testo del reclamo, quale trasposto in forma scritta e inserito in tale sistema, potendo eventualmente modificarlo ovvero integrarlo, o anche sostituirlo, anteriormente alla scadenza del termine previsto dall'art. 31, par. 2, della Convenzione stessa.



C. giust. UE 12 aprile 2018, C-258/16; pres. Bay Larsen, rel. Malenovský; *Finnair Oyj c. Keskinainen Vakuutusyhtio Fennia*; in *Dir. mar.* 2019, 547, con nota di M. STUCCHI.

* * *

L'art. 8.1.a) del Reg. (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il prezzo del biglietto che deve essere preso in considerazione per stabilire l'importo del rimborso dovuto dal vettore aereo a un passeggero in caso di cancellazione del volo include la differenza tra l'importo pagato dal passeggero stesso e quello ricevuto da tale vettore aereo, la quale corrisponde a una commissione percepita da un soggetto intervenuto in qualità di intermediario tra questi ultimi due, a meno che tale commissione sia stata fissata all'insaputa del vettore aereo in questione.



C. giust. UE 12 settembre 2018, C-601/17; pres. e rel. Malenovský; *Dirk Harms, Ann-Kathrin Harms, Nick-Julius Harms, Tom-Lukas Harms, Lilly-Karlotta Harms, Emma-Matilda Harms c. Vueling Airlines S.A.*; in *Dir. mar.* 2019, 553, con nota di N. ONESTI.

* * *

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, che esonera dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 7 del medesimo regolamento, solo se il vettore dimostri di



essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie per evitare che siffatta circostanza eccezionale comportasse un ritardo prolungato.

C. giust. UE 4 aprile 2019, causa C-501/17; pres. Vilaras, rel. Šváby, avv. gen. Tanchev; *Germanwings GmbH* (W. Bloch e Y. Pochyla) c. *Wolfgang Pauels* (W. Pauels, E. Stamer e M. Hofmann); *supra*, 871, con nota di V. CORONA.

* * *



L'articolo 5 §3 del regolamento (CE) n. 261/2004 alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, e deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

C. giust. UE 26 giugno 2019, causa C-159/18; pres. Vilaras; rel. Šváby, avv. gen. Tanchev; *André Moens* (avv. N. Leys) c. *Ryanair Ltd.* (avv. C. Price); *supra*, 877, con nota di V. CORONA.

* * *



L'art. 8, § 2, del Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il Reg. (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che un passeggero che ha il diritto, a titolo della dir. 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», di rivolgersi al suo organizzatore di viaggi per ottenere il rimborso del suo biglietto aereo, non ha più la possibilità, di conseguenza, di chiedere il rimborso di tale biglietto al vettore aereo sulla base di detto Reg., neanche qualora l'organizzatore di viaggi non sia economicamente in grado di effettuare il rimborso del biglietto e non abbia adottato alcuna misura per garantirlo.

C. giust. UE 10 luglio 2019, C-163/18; pres. Prechal, rel. Malenovský, avv. gen. Saugmandsgaard Øe; *Hq, Ip, Jo* (avv. I. Maertzdorff, M. Duinkerke, M. J. R. Hannink) c. *Aegean airlines S.A.* (avv. J. Croon, D. van Genderen).

✂ ✂ ✂

TRIBUTI E DOGANA

L'annullamento di un provvedimento amministrativo in sede giurisdizionale o nell'alternativa sede del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica comporta, oltre alla rimozione del provvedimento annullato, con effetto retroattivo, il conseguente ripristino della situazione delle parti in causa antecedente all'emanazione del medesimo provvedimento. L'effetto ripristinatorio derivante dal giudicato di annullamento è inscindibilmente connesso con la retroazione che con esso si determina, per cui non si richiede che esso sia espresso nella sentenza o nel decreto presidenziale. Pertanto, l'annullamento del provvedimento dell'Autorità Portuale che ha disposto l'aumento della sovrattassa ex art. 5, comma 8, l. 84/1994 rende indebiti tutti gli importi versati in osservanza della stessa.



Cons. St., sez. V, 2 agosto 2018 n. 4779; pres. Caringella, est. Franconiero; *Italiana Petroli s.p.a. — Raffineria di Roma s.p.a.* (avv. P. Cavasola e M. Iannacci) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Agenzia delle dogane e dei monopoli e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*; in *Dir. mar.* 2019, 593, con nota di C. MELLEA.

* * *

Non trova applicazione il regime di esenzione dell'IVA previsto dall'art. 8 bis, comma 1, lett. d) del d.P.R. 633/72 in relazione a una cessione di beni destinati al vettovagliamento della nave adibita alla navigazione in alto mare effettuata nei confronti di intermediari che agiscono in nome dell'armatore anziché direttamente nei confronti dell'armatore, poiché si tratta di una cessione effettuata in uno stadio commerciale anteriore rispetto alla cessione finale. Tuttavia, è applicabile l'esenzione nei casi in cui il trasferimento della proprietà dei beni a tali intermediari si realizza soltanto in seguito al caricamento della merce sulla nave, ossia si realizza una concomitanza tra il trasferimento della proprietà dei beni e il momento in cui gli armatori sono stati autorizzati a disporre di tali beni, di fatto, come se ne fossero proprietari.



Cass., sez. V, 5 settembre 2019 n. 22210; pres. Cristiano, rel. Fuochi Tinarelli, p.m. Basile; *Agenzia delle entrate* (avv. St. G. Bacosi) c. *Tirrenia Eurocatering s.r.l. in liquidazione* (avv. P. Coppola).

* * *

L'imposizione ICI sulle aree portuali è fondata sul criterio della funzione (attività libero-imprenditoriale) e non sul criterio di ubicazione, con la conseguenza che il censi-



mento catastale delle stesse impone l'accertamento non già della loro localizzazione, bensì dell'esercizio dell'attività secondo parametri imprenditoriali, restando invece irrilevante l'interesse pubblico al suo svolgimento. (Nella specie, è stato escluso che gli immobili costituenti un terminal portuale adibito al deposito e alla movimentazione di merce, oggetto di concessione demaniale marittima, fossero compresi in categoria E/1 e fossero perciò soggetti all'esenzione ICI di cui all'art. 7, comma 1, lett. b, del d.lg. n. 504 del 1992).

Cass., sez. trib., 17 settembre 2019 n. 23067; pres. Stalla, rel. Cirese, p.m. Immacolata; *Santandrea Unipersonale s.p.a.* (avv. Campailla) c. *Comune di Trieste* (avv. Uckmar, C. Oliva e Danese).

* * *



Ai sensi dell'art. 1, comma 986, della l. 296/2006, la tassa portuale per le operazioni di imbarco e sbarco delle navi, di cui all'art. 28, sesto comma, l. n. 84 del 1994, si applica a qualsiasi scalo, approdo o struttura di ormeggio comunque realizzata, ivi compresi i terminali marittimi attraverso cui avviene la movimentazione dei prodotti petroliferi, a condizione che rientri in un'area portuale istituita con il d.m. previsto dagli artt. 4, comma 4, e 6, comma 7, della l. medesima, ovvero, in assenza di tale istituzione, sia incluso nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità marittima.

Non è incompatibile con le disposizioni del TFUE nonché del Reg. (CE) n. 4055/1986, riguardanti la libertà di circolazione delle merci e dei servizi e del loro transito, la tassa portuale per le operazioni di imbarco e sbarco delle navi, di cui all'art. 28, comma 6, l. n. 84 del 1994, poiché essa è dovuta come corrispettivo per i servizi direttamente e specificamente connessi al movimento delle merci, nonché per i diritti od oneri basati sui vantaggi di carattere più generale e che risultano dall'utilizzazione delle acque o degli impianti portuali, la cui navigabilità e il cui mantenimento sono a carico della pubblica amministrazione.

Cass., sez. V, 30 settembre 2019 n. 24247; pres. Cristiano, rel. Zoso Liana; *Erg s.p.a.* (avv. G.C. Di Gioia, G. Acquarone, L. Acquarone) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli.*

* * *



Ai sensi dell'art. 1, comma 986, della l. 296/2006, la tassa portuale per le operazioni di imbarco e sbarco delle navi, di cui all'art. 28, comma 6, l. n. 84 del 1994, si applica a qualsiasi scalo, approdo o struttura di ormeggio comunque realizzata, ivi compresi i terminali marittimi attraverso cui avviene la movimentazione dei prodotti petroliferi, a

condizione che rientri in un'area portuale istituita con il d.m. previsto dagli artt. 4, comma 4, e 6, comma 7, della legge medesima, ovvero, in assenza di tale istituzione, sia incluso nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità marittima.

Non è incompatibile con le disposizioni del TFUE nonché del Reg. (CE) n. 4055/1986, riguardanti la libertà di circolazione delle merci e dei servizi e del loro transito, la tassa portuale per le operazioni di imbarco e sbarco delle navi, di cui all'art. 28, sesto comma, l. n. 84 del 1994, poiché essa è dovuta come corrispettivo per i servizi direttamente e specificamente connessi al movimento delle merci, nonché per i diritti od oneri basati sui vantaggi di carattere più generale e che risultano dall'utilizzazione delle acque o degli impianti portuali, la cui navigabilità e il cui mantenimento sono a carico della pubblica amministrazione.

Cass., sez. V, 30 settembre 2019 n. 24252; pres. Virgilio, rel. Catalozzi, p.m. Immacolata; *Raffineria di Roma s.p.a., Total Erg. s.p.a. e Kri s.p.a.* (avv. P. Cavasola e B. Fimiani) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli* (avv. St. A. Collabolletta).

* * *

Le tasse di imbarco e sbarco non sono tributi doganali, dovendosi per tale ragione escludere l'applicazione della disciplina della prescrizione e della decadenza prevista per i dazi e i diritti di confine, trovando invece applicazione il termine ordinario di prescrizione decennale ex art. 2946 c.c.

Dall'art. 28, comma 6, l. n. 84 del 1994, che aveva generalizzato la tassa portuale, può ricavarsi la regola, poi confermata dalla lata interpretazione autentica resa dal legislatore a mezzo dell'art. 1, comma 986, l. n. 296 del 2006, per cui debbono essere assoggettati all'imposta anche gli scali di merci ubicati fuori del porto, quando gli stessi fanno parte dell'area portuale individuata in base ad apposita determinazione adottata con decreto del Ministro dei trasporti con procedimento disciplinato dall'art. 4 l. n. 84 del 1994 e seguita dalla ulteriore determinazione del piano regolatore portuale ex art. 5 l. n. 84 del 1994.

Cass., sez. V, 10 ottobre 2019 n. 25506; pres. Virgilio, rel. Bruschetta, p.m. Mastroberardino; *Totalerg s.p.a.* (avv. P. Casaola, B. Finiani, M. Iannacci) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli*.

* * *

In tema di diritti doganali, nel caso di importazione di una nave da un paese extra UE, il carburante residuo esistente nel serbatoio della nave va sottoposto ad accisa, non trovando applicazione le esenzioni specificamente previste dalla normativa applicabile ratione temporis e riguardanti la navigazione commerciale.



Cass., sez. V, 23 ottobre 2019 n. 27105; pres. Manzon, rel. Nonno, p.m. Immacolata; *Tripmare s.p.a.* (avv. P. Sterna e E. Marellò) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli*.

* * *

TURISMO



Nel caso di furto che avvenga a bordo di una unità da diporto dotata di posti-letto, cucina e wc, e occupata, seppure ormeggiata nel porto, si applica al soggetto che ha commesso l'azione delittuosa la disciplina speciale del furto in abitazione, ovvero l'art. 624-bis c.p., e non quella generale sul furto comune. Infatti, l'imbarcazione di tal guisa risulta possedere tutti i requisiti necessari per essere qualificata come privata dimora: l'astratta idoneità alla realizzazione di atti di vita privata; la concreta realizzazione di atti di vita privata; la durata apprezzabile del rapporto fra il luogo e la persona; non accessibilità del luogo, da parte di terzi, senza il consenso del titolare.

Cass. pen., sez. V, 28 marzo 2019 n. 13687; pres. Morelli, rel. Romano, p.m. Filippi; *Abdelatiff El Kattani*; *supra*, 929, con nota di E. NIGRO.

* * *



L'art. 254, comma 2, TULD, riguardante genericamente le unità di diporto, esenta da accise le forniture di carburante (che costituisce una provvista di bordo ai sensi dell'art. 252, lett. b), TULD) alle seguenti condizioni: a) le unità da diporto siano in partenza da un porto marittimo dello Stato con diretta destinazione ad un porto estero; b) la partenza avvenga entro le otto ore successive all'imbarco; c) la partenza sia annotata sul giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale e che, in caso di rientro in un porto nazionale, lo scalo nel porto estero risulti comprovato mediante il visto apposto sul giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale dall'autorità marittima o doganale estera. Pertanto, poiché nessuna specifica disposizione di legge vieta il rilascio del giornale delle partenze e degli arrivi (o di altro documento equipollente) senza la previa registrazione e concessione della licenza di navigazione, non vi è ragione di negare l'esenzione — genericamente riconosciuta dalla legge alle unità da diporto — ai natanti non registrati.

Cass., sez. V, 23 ottobre 2019 n. 27102; pres. Manzon, rel. Nonno, p.m. Immacolata; *Carbotrasporti Idrocarburi s.p.a.* (avv. M. Vallone) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli*.

* * *

L'art. 254, comma 2, TULD, riguardante genericamente le unità di diporto, esenta da accise le forniture di carburante (che costituisce una provvista di bordo ai sensi dell'art. 252, lett. b), TULD) alle seguenti condizioni: a) le unità da diporto siano in partenza da un porto marittimo dello Stato con diretta destinazione ad un porto estero; b) la partenza avvenga entro le otto ore successive all'imbarco; c) la partenza sia annotata sul giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale e che, in caso di rientro in un porto nazionale, lo scalo nel porto estero risulti comprovato mediante il visto apposto sul giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale dall'autorità marittima o doganale estera. Pertanto, poiché nessuna specifica disposizione di legge vieta il rilascio del giornale delle partenze e degli arrivi (o di altro documento equipollente), senza la previa registrazione e concessione della licenza di navigazione, non vi è ragione di negare l'esenzione — genericamente riconosciuta dalla legge alle unità da diporto — ai natanti non registrati.



Cass., sez. V, 23 ottobre 2019 n. 27104; pres. Manzon, rel. Nonno, p.m. Immacolata; Agenzia delle dogane e dei monopoli c. Nautlia s.r.l. (avv. M. Campailla).

* * *

VEICOLI

La responsabilità extracontrattuale dell'ente di classificazione non discende dal mero errore nell'attribuzione della classe o nel rilascio della certificazione, bensì dall'affidamento del terzo sulla classe attribuita o sulla certificazione rilasciata e, quindi, dalla loro conoscenza da parte del terzo. Pertanto, qualora nel contratto di noleggio di una nave l'indicazione relativa alla classificazione attribuita all'imbarcazione risulti del tutto generica e non sia fornita dal noleggiatore la prova di aver previamente conosciuto in altro modo la classificazione attribuita alla nave, non sussistono gli estremi per la responsabilità dell'ente di classificazione rispetto ai danni sofferti dal noleggiatore a causa di una classificazione eseguita in modo non corretto, dovendo il terzo provare di aver concluso il contratto facendo affidamento sul risultato dell'attività dell'ente di classificazione.



Cass., sez. III, 2 marzo 2018, n. 4915; pres. Vivaldi, rel. Armano, p.m. Finocchi Ghersi; Top Immobilier Scp (avv. F. Canepa e E. Righetti) c. Lloyd's Register Group Services Ltd. (avv. R. Sperati, R. Bressler e C. Kielland); *supra*, 911, con nota di A. CARDINALI.

* * *



L'impresa costruttrice di un'imbarcazione affetta da vizi e destinata a essere commercializzata commette di per sé un illecito extracontrattuale, fonte di responsabilità verso i successivi utilizzatori e acquirenti ai sensi dell'art. 2043 c.c., ed è dunque obbligata, personalmente o tramite impresa di fiducia (del cui fatto risponde ex art. 2049 c.c.), a risarcire i danni derivanti da difetto di costruzione, tra i quali può sussistere anche il danno da deprezzamento dell'imbarcazione, che, nel caso di imbarcazione nuova, si quantifica sul valore iniziale, posto che la riparazione per equivalente deve stimare la perdita risarcibile con riferimento al momento dell'illecito dannoso, salvo ad adeguarne il valore tenendo conto della svalutazione nel periodo intercorrente dalla data del fatto dannoso all'effettiva riparazione, e del ritardo con cui il danneggiato consegue l'equivalente pecuniario.

Cass., sez. II, 3 ottobre 2019 n. 24725; pres. Manna, rel. Fortunato, p.m. Mistri; *Azimut Benetti s.p.a.* (avv. D. D'Anniballe e L. Pardini) c. *Notaristefano Domenico* (avv. A. Bruno).

osservatorio legislativo

RASSEGNA DI LEGISLAZIONE REGIONALE

CARLO e CARLA TALICE ⁽¹⁾

Anche nell'ultimo periodo di osservazione la produzione legislativa nella materia dei trasporti è stata intensa e diretta a disciplinare i molteplici aspetti della mobilità collettiva e individuale.

La pluralità degli interventi riflette la costante attenzione dei legislatori al progresso scientifico e tecnico con aggiornamento costante, in termini di modernità e di sicurezza, degli impianti e del materiale mobile. Non mancano comunque normative riguardanti gli aspetti finanziari e sociali. La progressiva espansione dell'autonomia nel sistema organizzativo conduce alla differenziazione delle normative che, almeno in molti casi, potrebbero essere utilmente unificate o quanto meno coordinate.

NORMATIVA STATALE E DELL'UNIONE EUROPEA DI INTERESSE REGIONALE — È stata recepita la dir. UE n. 2018/1846 sul trasporto interno di merci pericolose (d.m. Infrastrutture e trasporti 24 dicembre 2018).

Sono stati acquisiti pareri del CIPE sui contratti di programma tra l'ENAC e la s.p.a. Aeroporto di Genova e di Torino (delibere CIPE 28 novembre 2018 n. 64 e 65).

Altri pareri del CIPE sono stati resi sui contratti di programma degli aeroporti di Verona e di Napoli (delibere CIPE 28 novembre 2018 n. 66 e 67).

Sono state determinate le misure dei diritti da corrispondere per gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (d.m. Infrastrutture e trasporti 14 marzo 2019).

È stato modificato l'elenco degli operatori aerei che hanno svolto attività di trasporto aereo inclusi nell'allegato 1 alla dir. 2004/87/CE (reg. UE 6 febbraio 2019 n. 225).

Sono stati disciplinati i modelli di dichiarazioni e di certificati CE per i sotto sistemi e componenti di interoperabilità ferroviari (reg. UE 12 febbraio 2019 n. 250).

È stata definita la posizione da adottare a nome della UE in sede di comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti su talune questioni riguardanti il personale (dec. UE 12 febbraio 2019 n. 299).

⁽¹⁾ Come sempre, il contributo di Carlo Talice è limitato alla messa a punto della metodologia mentre la ricerca, l'osservazione, l'esame critico ed ogni altro aspetto sono opera di Carla Talice.

È stato modificato il reg. 2015/2446/UE sui termini di presentazione delle dichiarazioni di entrata e di pre-partenza dei trasporti via mare da e per il Regno Unito (reg. UE 19 dicembre 2019 n. 334).

Il Consiglio UE ha adottato una decisione sulla conclusione del trattato istitutivo della Comunità dei trasporti (dec. UE 4 marzo 2019 n. 292).

Sono state dettate disposizioni uniformi sulla omologazione dei motori a combustione interna destinati ai trattori agricoli e forestali per quanto riguarda la misurazione delle potenze nelle camionette e il consumo specifico di carburante (reg. UE n. 120/2019).

È stato modificato il reg. 2015/1998 per quanto riguarda i Paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni di sicurezza nell'aviazione civile (reg. UE 14 marzo 2019 n. 413).

È stato modificato il reg. UE n. 1178/201 per quanto riguarda l'esercizio senza supervisione di privilegi limitati prima del rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (reg. UE 18 marzo 2019 n. 430).

Sono state rettificare le disposizioni della dec. UE 20 settembre 2016 n. 2003 sull'accordo su taluni aspetti nel trasporto aereo tra UE e Filippine del 29 novembre 2018 (rettifiche in G.U. 13 maggio 2019).

Sono stati disciplinati i criteri e le modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci per l'abbattimento del rumore generale dei carri (d.m. Infrastrutture e trasporti 7 gennaio 2019).

Sono stati disciplinati taluni aspetti della sicurezza aerea a seguito del recesso del Regno Unito (reg. UE 25 marzo 2019 n. 494).

Sono state dettate norme comuni di garanzia dei collegamenti di base per il trasporto di merci su strada e di passeggeri in relazione al recesso del Regno Unito (reg. UE 25 marzo 2019 n. 501).

Sempre in relazione al recesso del Regno Unito sono stati disciplinati taluni aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie (reg. UE 25 marzo 2019 n. 503).

E, ancora in relazione al recesso del Regno Unito, sono state emanate norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo (reg. UE 25 marzo 2019 n. 503).

Sono stati disciplinati i dispositivi di sicurezza per i motociclisti (d.m. Infrastrutture e trasporti 1 aprile 2019).

In relazione al recesso del Regno Unito è stato modificato il reg. UE n. 2015/1447 per quanto riguarda il formulario di impegno del garante e l'inclusione delle spese di trasporto aereo nel valore in dogana (reg. UE 19 marzo 2019).

Sono stati prorogati i termini di scadenza relativi alle disposizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone (comunicato Infrastrutture e trasporti in G.U. 30 maggio 2019).

Sono state emanate disposizioni uniformi sull'omologazione dei motori destinati ad essere montati sui trattori agricoli e forestali e sulle macchine mobili non stradali relativamente all'emissione di inquinanti dal motore (reg. UE n. 96 in G.U. 6 giugno 2019).

Sono state apportate modifiche all'allegato VI della dir. 2007/59/CE sulla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (reg. UE 5 aprile 2019 n. 554).

È stato modificato l'accordo tra gli USA e la UE sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile (dec. UE 18 aprile 2019 n. 572).

È stato sottoscritto l'accordo sul trasporto tra la UE e la Cina a seguito dell'adesione della Croazia alla UE (dec. 8 aprile 2019 n. 659).

È stata rettificata la raccomandazione 2014/881/UE relativa alla procedura per dimostrare il livello di conformità delle linee ferroviarie esistenti ai parametri fondamentali delle specifiche tecniche di operabilità (rettifica in G.U. 27 giugno 2019).

Sono state apportate modificazioni all'allegato XIII (trasporti) dell'accordo SEE (decisioni comitato misto SEE 5 maggio 2017 n. 97 e 98).

Nel settore dei trasporti rapidi di massa è stato autorizzato l'utilizzo del ribasso di gara e delle economie ed è stato rideterminato il contributo statale per il sistema di trasporto pubblico a capacità intermedia a servizio dei corridoi EUR — Tor de Cenci ed EUR — Tor Pagnotta (delibera CIPE 28 novembre 2018 n. 63).

Sono state adottate regolamentazioni tecniche dell'aviazione civile (comunicati in G.U. 3 luglio 2019).

Il CIPE ha deliberato sull'utilizzo del contributo residuo per la realizzazione di opere integrative e collaterali nel sistema di trasporto pubblico a guida vincolata Centro città — San Lazzaro in Bologna (delibera CIPE 4 aprile 2019 n. 7).

Sono state adottate tre decisioni relativamente alla conclusione e a modifiche dell'accordo tra la UE e il Canada per i trasporti aerei (dec. UE 15 aprile 2019 n. 702, 703 e 704).

È stato adottato un regolamento per la tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo ed è stato abrogato il reg. CEE 868/2004 (reg. UE 6 maggio 2019 n. 709).

La Commissione UE è intervenuta sulla proposta di iniziativa popolare sull'abolizione dell'esenzione dall'imposta sui trasporti aerei in Europa (dec. UE 30 aprile 2019 n. 720).

Ulteriori modifiche sono state apportate all'allegato XIII (trasporti) dell'accordo SEE (decisioni 7 luglio 2017 n. 145 e 146).

È stato rettificato il reg. UE 31 maggio 2017 n. 1926, integrativo della dir. UE 2010/40 sulla predisposizione in tutto il territorio europeo di servizi di informazione sulla mobilità (rettifica UE 31 maggio 2017 n. 1926).

È stata disposta la sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica (d.m. Infrastrutture e trasporti 25 giugno 2019).

È stato adottato il regolamento sulla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nella UE ed è stata abrogata la dec. 2012/757/UE (reg. UE 14 maggio 2019 n. 773).

È stato modificato il reg. UE n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile-rumore» ai carri merci esistenti (reg. UE 16 maggio 2019 n. 774).

Sono state adottate disposizioni sulle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria ed è stata abrogata la dec. 2014/880 (reg. UE 16 maggio 2019 n. 777).

Sono state dettate disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della dir. UE/2016/98 (reg. UE 16 maggio 2019 n. 779).

È stato rettificato il reg. UE/1301/2014 sulle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «energia» del sistema ferroviario nella UE (rettifica UE 18 novembre 2014 n. 1301).

È stata adottata una decisione sulla conclusione dell'accordo tra la UE e le Filippine su taluni aspetti dei servizi aerei (dec. UE 14 maggio 2019 n. 125).

È stato modificato il reg. n. 540/2014 sul livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi di sostituzione (reg. UE 7 marzo 2019 n. 839).

È stata definita la posizione da adottare dalla UE in sede di organizzazione marittima internazionale durante la 74° sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 101° sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche all'allegato II della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, di modifiche al codice internazionale per i dispositivi di salvataggio, di modifiche dei moduli C, E, P dell'appendice della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (dec. UE 14 maggio 2019 n. 851).

È stato integrato il reg. UE n. 168/2013 sui requisiti di sicurezza funzionale dei veicoli per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (rettifica UE 24 ottobre 2013 n. 3).

Sono stati disciplinati, anche modificando la dir. UE 17 aprile 2010/65, gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi ed è stata abrogata la dir. n. 2000/59 (dir. UE 17 aprile 2019 n. 883).

Sono state apportate modifiche alla l. 9 agosto 2017 n. 128 sull'affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche (l. 11 luglio 2019 n. 71).

Sono stati definiti gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento (dec. UE 29 maggio 2019 n. 803).

È stata adottata la decisione di esecuzione delle norme armonizzate per le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua elaborate a sostegno della dir. n. 2013/53 (dec. UE 4 giugno 2019 n. 919).

Si è concluso, a nome dell'Unione europea, il Trattato istitutivo della Comunità dei trasporti (dec. UE 4 marzo 2019 n. 392).

È stato emanato il regolamento di esecuzione relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nella UE, con abrogazione della dec. 2012/757 (reg. UE 15 maggio 2019 n. 773).

È stato modificato il reg. UE 1304/2014 relativamente all'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile-rumore» ai carri merci esistenti (reg. UE 16 maggio 2019 n. 774).

Altre modifiche sono state apportate alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria, con abrogazione del reg. UE 2014/880 (reg. UE 16 maggio 2019 n. 777).

Sono stati dettati criteri e modalità per la concessione di contributi per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento, il rinnovo e la ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci per l'abbattimento del rumore (d.m. Infrastrutture e trasporti 7 gennaio 2019)

È stata disposta l'erogazione del contributo erariale destinato alla copertura degli oneri connessi con il rinnovo del secondo biennio CCNL 2002/2003 degli addetti al settore del trasporto pubblico locale per le aziende attive esclusivamente nei territori della regione Friuli-Venezia Giulia e della regione Sicilia anno 2019 (comunicato Infrastrutture e trasporti in G.U. 8 giugno 2019).

È stata attuata la dir. UE dell'11 maggio 2016 n. 798 sulla sicurezza delle ferrovie (d.lg. 14 maggio 2019 n. 50).

È stato determinato il gettone di presenza dei componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche (d.m. Interno 2 maggio 2019).

È intervenuto un accordo ai sensi dell'art. 4 del d.lg. 28 agosto 1997 n. 281 relativo ai criteri di formazione dell'ispettore dei centri di controllo privati autorizzati all'effettuazione della revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (accordo Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano 17 aprile 2019 n. 65/CSR).

Sono stati regolamentati i sistemi aeromobili senza equipaggio e gli operatori di Paesi terzi senza equipaggio (reg. UE 16 marzo 2019 n. 145).

È stato integrato il reg. UE n. 515/2014 relativamente all'assegnazione di finanziamenti a titolo del bilancio generale dell'Unione per coprire le spese per lo sviluppo del sistema europeo di informazione e autorizzazione ai viaggi (reg. 12 marzo 2019 n. 946).

Sono state dettate norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (reg. UE 24 maggio 2019 n. 947).

È stato modificato l'allegato al reg. UE 579/2014 sul trasporto marittimo di oli e grassi liquidi (reg. UE 14 maggio 2019 n. 978).

È stato disposto l'aggiornamento annuale degli importi per il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità derivanti da sinistri conseguenti alla circolazione del veicolo a motore e dei natanti (d.m. Sviluppo economico 22 luglio 2019).

È stato modificato l'art. 1, comma 5, della l. 7 ottobre 2015 n. 107 in materia di proroga del termine per l'adozione di disposizioni integrative e correttive concernenti la revisione e l'integrazione del codice della nautica da diporto (l. 6 agosto 2019 n. 84).

Sono state apportate modifiche al d.m. 20 settembre 2016 in materia di esami per il conseguimento della carta di circolazione del conducente (d.m. Infrastrutture e trasporti 5 luglio 2019).

Sono stati modificati gli allegati I, II, III all'accordo UE-USA 18 febbraio 2019 (dec. 18 febbraio 2019 n. 1 Comitato misto tra la UE e gli USA sul riconoscimento reciproco dei certificati di conformità per l'equipaggiamento marittimo).

È stato istituito un documento di viaggio provvisorio della UE ed è stata abrogata la dec. 96/409/PESC (dir. UE 18 giugno 2019 n. 997).

È stato rettificato il reg. UNECE n. 83 sulle disposizioni uniformi relative alla omologazione dei veicoli relativamente alle emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore (rettifica UE n. 83 pubblicata in GU 22 agosto 2019).

È stata deliberata, sul fondo sviluppo e coesione 2014-2020, piano integrativo infrastrutture, un'integrazione della dotazione finanziaria a sostegno della regione Piemonte, città di Torino per metropolitane e connessione ferroviaria (delibera CIPE 20 maggio 2019 n. 28).

È stato deliberato il progetto definito della metropolitana leggera automatica di Tornio, linea 1, II lotto (delibera CIPE 4 aprile 2019 n. 5).

Gli Stati membri sono stati autorizzati ad adottare deroghe a norma della dir. 2008/68/CE (trasporto interno merci pericolose) (dec. UE 17 giugno 2019 n. 1094).

È stato approvato un sistema di illuminazione esterna efficiente che si avvale di diodi a emissione di luci LED nei veicoli a combustione interna e nei veicoli elettrici ibridi non a ricarica esterna come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO² delle autovetture a norma del reg. CE n. 443/2009 (dec. UE 28 giugno 2019 n. 1119).

Sono state dettate disposizioni uniformi sulla omologazione di veicoli della categoria L riguardo a requisiti specifici per il moto propulsore elettrico (reg. UNECE n. 136/2019).

REGIONE EMILIA ROMAGNA — Sono state emanate disposizioni tributarie in materia di imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili IRESA a modifica della l. reg. 21 dicembre 2012 n. 15 (l. reg. 27 giugno 2019 n. 8).

REGIONE LIGURIA — Sono state modificate la l. reg. 4 luglio 2007 n. 25 (t.u. Trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea) e la l. reg. 7 novembre 2013 n. 35 (riforma del sistema del trasporto pubblico regionale e locale) (l. reg. 29 maggio 2019 n. 10).

* * *

REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2019/945 DELLA COMMISSIONE del 12 marzo 2019 – **relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio** (in G.U.U.E. 11 giugno 2019 L 152).



Questo regolamento stabilisce i requisiti di progettazione e di fabbricazione dei sistemi aeromobili senza equipaggio e dei componenti aggiuntivi di identificazione remota. Definisce inoltre i tipi di UAS per i quali la progettazione, produzione e manutenzione dovrebbero essere soggette a certificazione.

REGOLAMENTO (UE) 2019/712 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 aprile 2019 – **relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo e che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004** (in G.U.U.E. 10 maggio 2019 L 123).

Questo regolamento regola lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione e l'adozione di misure di riparazione relativamente alle pratiche che distorcono la concorrenza tra vettori aerei dell'Unione e vettori aerei di Paesi terzi e arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/947 DELLA COMMISSIONE del 24 maggio 2019 – **relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio** (in G.U.U.E. 11 giugno 2019 L 152).

Questo regolamento regola l'esercizio di sistemi di aeromobili senza equipaggio nonché il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in tali operazioni.

LEGGE REGIONALE EMLIA-ROMAGNA 27 giugno 2019 n. 8 – **Disposizioni tributarie in materia di imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) – modifiche alla legge regionale 21 dicembre 2012 n. 15 (Norme in materia di tributi regionali)** (in B.U. Regione Emilia-Romagna 27 giugno 2019 n. 204 e in G.U. 3ª serie speciale 31 agosto 2019 n. 35).



DECRETO LEGISLATIVO 14 maggio 2019 n. 50 – **Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie** (in G.U. 10 giugno 2019 n. 134).

DECRETO LEGISLATIVO 14 maggio 2019 n. 57 – **Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)** (in G.U. 25 giugno 2019 n. 147).

LEGGE 11 luglio 2019, n. 71 – **Modifiche alla legge 9 agosto 2017 n. 128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche** (in G.U. 30 luglio 2019 n. 177).



RETTIFICA DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/1629 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 14 settembre 2016 – **che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252 del 16.9.2016)** (in G.U.U.E. 5 luglio 2019 L 181).

LEGGE REGIONALE BASILICATA 30 novembre 2018 n. 44 – **Istituzione del servizio di vigilanza ambientale marina e sicurezza in mare per le spiagge libere della Basilicata** (in suppl. ord. B.U. Regione Basilicata 4 dicembre 2018 n. 52 e in G.U. 3ª serie speciale 15 giugno 2019 n. 24).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/838 DELLA COMMISSIONE del 20 febbraio 2019 – **relativo alle specifiche tecniche per i sistemi di localizzazione e monitoraggio dei natanti e che abroga il regolamento (CE) n. 415/2007** (in G.U.U.E. 24 maggio 2019 L 138).

DIRETTIVA (UE) 2019/883 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 aprile 2019 – **relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE** (in G.U.U.E. 7 giugno 2019 L 151).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 27 maggio 2019 – **Riciclaggio delle navi – Istruzioni operative per la vigilanza, le visite ed il rilascio dei certificati alla nave nonché per le autorizzazioni all'Organismo riconosciuto di cui all'articolo 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2017** (in G.U. 8 giugno 2019 n. 133).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2019/919 DELLA COMMISSIONE del 4 giugno 2019 – **relativa alle norme armonizzate per le imbarcazioni da diporto e le moto**

d'acqua elaborate a sostegno della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (in G.U.U.E. 5 giugno 2019 L 146).

DECRETO-LEGGE 14 giugno 2019 n. 53 (convertito in l. 8 agosto 2019, n. 77) – **Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica** (in G.U. 14 giugno 2019 n. 138, testo consolidato in G.U. 9 agosto 2019 n. 186).



Capo I

Disposizioni urgenti in materia di contrasto all'immigrazione illegale e di ordine e sicurezza pubblica

ART. 1 *Misure a tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e in materia di immigrazione* — 1. All'articolo 11 del decreto legislativo 25 luglio 1998 n. 286, dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:

«1-ter. Il Ministro dell'interno, Autorità nazionale di pubblica sicurezza ai sensi dell'articolo 1 della legge 1 aprile 1981 n. 121, nell'esercizio delle funzioni di coordinamento di cui al comma 1-bis e nel rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia, può limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di ordine e sicurezza pubblica ovvero quando si concretizzano le condizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 2, lettera g, limitatamente alle violazioni delle leggi di immigrazione vigenti, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994 n. 689. Il provvedimento è adottato di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le rispettive competenze, informandone il Presidente del Consiglio dei ministri».

ART. 2. *Inottemperanza a limitazioni o divieti in materia di ordine, sicurezza pubblica e immigrazione* — 1. All'articolo 12 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

«6-bis. Salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale, il comandante della nave è tenuto ad osservare la normativa internazionale e i divieti e le limitazioni eventualmente disposti ai sensi dell'articolo 11, comma 1-ter. In caso di violazione del divieto di ingresso, transito o sosta in acque territoriali italiane, salve le sanzioni penali quando il fatto costituisce reato, si applica al comandante della nave la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150.000 a euro 1.000.000. La responsabilità solidale di cui all'articolo 6 della legge 24 novembre 1981 n. 689, si estende all'armatore della nave. È sempre disposta la confisca della nave utilizzata per commettere la violazione, procedendosi immediatamente a sequestro cautelare. A seguito di provvedimento definitivo di confisca, sono impu-



tabili all'armatore e al proprietario della nave gli oneri di custodia delle imbarcazioni sottoposte a sequestro cautelare. All'irrogazione delle sanzioni, accertate dagli organi addetti al controllo, provvede il prefetto territorialmente competente. Si osservano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981 n. 689.

6-ter. Le navi sequestrate ai sensi del comma *6-bis* possono essere affidate dal prefetto in custodia agli organi di polizia, alle Capitanerie di porto o alla Marina militare ovvero ad altre amministrazioni dello Stato che ne facciano richiesta per l'impiego in attività istituzionali. Gli oneri relativi alla gestione dei beni sono posti a carico dell'amministrazione che ne ha l'uso, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-quater. Quando il provvedimento che dispone la confisca diviene inoppugnabile, la nave è acquisita al patrimonio dello Stato e, a richiesta, assegnata all'amministrazione che ne ha avuto l'uso ai sensi del comma *6-ter*. La nave per la quale non sia stata presentata istanza di affidamento o che non sia richiesta in assegnazione dall'amministrazione che ne ha avuto l'uso ai sensi del comma *6-ter* è, a richiesta, assegnata a pubbliche amministrazioni per fini istituzionali ovvero vendita, anche per parti separate. Gli oneri relativi alla gestione delle navi sono posti a carico delle amministrazioni assegnatarie. Le navi non utilmente impiegabili e rimaste invendute nei due anni dal primo tentativo di vendita sono destinate alla distruzione. Si applicano le disposizioni dell'articolo *301-bis*, comma 3, del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973 n. 43».

1-bis. (omissis)

2. (omissis)

ART. 3. Modifica all'articolo 51 del codice di procedura penale — 1. All'articolo 51, comma *3-bis*, del codice di procedura penale, dopo le parole «articolo 12, commi» è inserita la seguente: «1».

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica solo ai procedimenti ivi considerati, iniziati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

ART. 3-bis. Modifica all'articolo 380 del codice di procedura penale — 1. All'articolo 380, comma 2, del codice di procedura penale, dopo la lettera *m-quater* è aggiunta la seguente: «*m-quinquies*) delitto di resistenza o di violenza contro una nave da guerra, previsto dall'articolo 1100 del codice della navigazione».

DIRETTIVA (UE) 2019/1159 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 giugno 2019 – recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare (in G.U.U.E. 12 luglio 2019 L 188).

REGOLAMENTO (UE) 2019/1239 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 giugno 2019 – **che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE** (in G.U.U.E. 25 luglio 2019 L 198).



DECRETO (Infrastrutture e trasporti) del 25 giugno 2019 – **Modifica del decreto 7 aprile 2014 recante «Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (transhipment) delle merci pericolose»** (in G.U. 12 luglio 2019 n. 162).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 19 giugno 2019 – **Individuazione delle associazioni dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto maggiormente rappresentative sul piano nazionale** (in G.U. 15 luglio 2019 n. 164).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 19 giugno 2019 – **Approvazione del modello di Dichiarazione di costruzione o importazione (DCI)** (in G.U. 15 luglio 2019 n. 164).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 19 giugno 2019 – **Approvazione dei modelli di licenza di navigazione per unità da diporto** (in G.U. 15 luglio 2019 n. 164).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 26 giugno 2019 – **Individuazione e disciplina degli uffici di livello dirigenziale non generale del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto** (in G.U. 8 agosto 2019 n. 184).

LEGGE 24 luglio 2019 n. 73 – **Modifiche di termini in materia di obbligo di patente nautica e di formazione al salvamento acquatico** (in G.U. 2 agosto 2019 n. 180).

DECRETO LEGISLATIVO 25 luglio 2019 n. 83 – **Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2015/757 del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo** (in G.U. 13 agosto 2019 n. 189).

LEGGE 6 agosto 2019 n. 84 – **Modifica all'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015 n. 167, in materia di proroga del termine per l'adozione di disposizioni integrative e correttive concernenti la revisione e l'integrazione del codice della nautica da diporto** (in G.U. 14 agosto 2019 n. 190).

INFORMAZIONI – **sulla data di entrata in vigore del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti** (in G.U.U.E. 1 luglio 2019 L 176).





Il trattato, firmato tra il 12 luglio (a Trieste) e il 9 ottobre 2017 (a Bruxelles) dall'Unione europea e da sei Paesi dell'Europa sudorientale (Albania, Bosnia-Erzegovina, Macedonia, Kosovo, Montenegro, Serbia) è entrato in vigore il 1° maggio 2019.

segnalazioni bibliografiche

CHEYNEL, BENJAMIN, *Annulation et retards importants de vol La DGAC et le ministre au soutien des passagers?* in *Rev. fr. de droit aér. et spatial* 2019, 9 ss.



I disagi subiti dai passeggeri del trasporto aereo in occasione e in conseguenza di una cancellazione di un volo e di un ritardo prolungato hanno ricevuto una tutela standardizzata e, quanto meno, sulla carta, immediata, attraverso le disposizioni del Reg. (CE) n. 261/2004 e l'interpretazione delle stesse ad opera della giurisprudenza della CGUE; tuttavia, all'aumentare degli eventi idonei a originare l'obbligo, in capo al vettore aereo operativo, di versare ai passeggeri la compensazione pecuniaria prevista dallo strumento di diritto derivato, si sono moltiplicati i casi di mancata osservanza, da parte dei soggetti gravati, dell'obbligo di corresponsione di cui al regolamento. L'A. si propone pertanto di valutare il grado di effettività dei rimedi previsti dall'ordinamento francese in attuazione del disposto dell'art. 16 del Reg. (CE) 261/2004, nel cui ambito la DGAC è l'organismo designato a ricevere i reclami dei passeggeri, e il ministro incaricato per l'aviazione civile è il soggetto cui spetta l'irrogazione delle sanzioni per la mancata corresponsione della compensazione pecuniaria all'esito di un procedimento amministrativo nel cui ambito sono comunque salvaguardati i diritti di difesa dei vettori.

GRIGORIEFF, CYRIL-IGOR - DE BOURNONVILLE, DIMITRI, *The 1952 Rome Convention on Surface Damage and Its Application in the Case of Aircraft Noise Emission: The Example of Belgium*, in *Air and Space Law* 2019, 339 ss.

L'articolo commenta una recente decisione emessa dalla Corte di Appello di Bruxelles, in un caso in materia di emissioni sonore degli aeromobili: la causa, che, assommando il primo e il secondo grado di giudizio, pendeva da circa vent'anni, si è conclusa con una pronunzia che nega la responsabilità dell'«operator» per i pregiudizi asseritamente conseguenti al cosiddetto danno da rumore in relazione alla fattispecie normativa disciplinata dalla Convenzione di Roma del 1952. Il testo di diritto internazionale uniforme relativo alla responsabilità per danno a terzi sulla superficie, nonostante sia ben lontano dall'aver conseguito il consenso della Convenzione di Varsavia del 1929 e di Montreal del 1999, disciplina in ogni caso uno degli aspetti che fin dagli albori dell'aviazione civile, è stato percepito come assolutamente fondamentale e bisognoso di una regolamentazione condivisa. L'A. conclude nel senso che l'assenza



di regole di interpretazione, volte a garantire l'uniformità, sul piano applicativo, delle disposizioni del testo convenzionale che ci occupa, qualifica senza dubbio la sentenza in questione come precedente significativo per l'orientamento delle decisioni delle corti degli altri Stati che tale testo hanno ratificato.

KUCKO, MAGDALENA, *The Decision in TUIfly: are the Ryanair strikes to be seen as extraordinary circumstances?*, in *Air and Space Law* 2019, 321.

Il contributo, in riferimento agli scioperi Ryanair dell'estate del 2018, analizza la riconducibilità dello sciopero del personale aereo alla nozione di circostanza straordinaria ex art. 5 del reg. (CE) n. 261/2004. In attesa che il caso Ryanair pervenga al più alto tribunale dell'Ue, l'autore avvia la sua analisi mediante una breve premessa sul diritto di sciopero e sulle principali caratteristiche del reg. (CE) n. 261/2004. È altresì riportato il ragionamento della recente sentenza della Corte di giustizia europea pronunciata nel caso TUIfly ed alcune decisioni nazionali susseguitesi negli ultimi anni. Dalla panoramica delle pronunce è emersa l'assenza di un chiarimento definitivo per quanto riguarda lo status degli scioperi come circostanze eccezionali. Infatti, sebbene la recente decisione della Corte di giustizia europea nel caso TUIfly abbia escluso che tale evento possa esonerare il vettore dagli obblighi di pagamento ex art. 5 del reg. (CE) n. 261/2004, alcune decisioni nazionali si sono mosse in opposta direzione. L'autore, fra l'analisi delle opposte tendenze giurisprudenziali e i possibili effetti che la prospettiva di risarcire i passeggeri potrebbe avere sulle compagnie aeree e i costi del servizio, pone comunque in evidenza che il considerando 14 del reg. (CE) n. 261/2004 indica lo sciopero come esempio di circostanza straordinaria.

LUONGO, NORBERTO, *El sistema de solución de diferencias entre estados de la AOCI. ¿Mecanismo en crisis o en proceso de revitalización?*, in *Rev. der. transp.* 22/2018, 41.

La Convenzione di Chicago del 1944 (ICAO) include un meccanismo di risoluzione delle controversie che viene messo a disposizione degli Stati aderenti.

Il Consiglio della ICAO, infatti, qualora una controversia venga sottoposta volontariamente alla sua giurisdizione può emanare un provvedimento vincolante per gli Stati firmatari.

Tuttavia, solo in rari casi gli Stati aderenti si sono affidati a tale organismo per la risoluzione delle controversie inerenti la ICAO. Nel contributo l'autore analizza i casi nei quali il Consiglio è stato interpellato dagli Stati e formula alcune ipotesi di modifica del testo normativo che possano incentivare l'utilizzo di tale strumento offerto dalla Convenzione di Chicago.

SIA, ANNA L. MELANIA, *La disciplina del cabotaggio. Profili di diritto aeronautico*. Aracne, Roma, 2019, p. 296, ISBN: 9788825527445, € 20,00.



«Storicamente gli Stati hanno protetto i loro mercati interni dalla concorrenza dei vettori stranieri attraverso la riserva, a favore di quelli nazionali, del traffico di «cabotaggio». Il termine, coniato in origine nel campo marittimo e fluviale, designa genericamente il trasporto (remunerato) di persone, merci e posta, imbarcati e sbarcati fra due punti situati all'interno di un medesimo Stato. All'inizio del secolo scorso la medesima disciplina è stata traslata nel nascente settore del trasporto aereo. Le convenzioni di Parigi del 1919 e di Chicago del 1944 hanno infatti codificato il principio secondo cui ogni nazione ha una «completa ed esclusiva sovranità nello spazio aereo sovrastante il proprio territorio». Il volume ricostruisce la (complessa) disciplina di questo istituto che, al pari degli altri compresi nel settore speciale, è suscettibile di essere considerato sotto le tre prospettive principali di riferimento: quella internazionale, quella europea e, in stretta interrelazione con esse, quella nazionale» [abstract tratto dalla pagina web dell'Editore].

TRIMARCHI, ANDREA, SCOTT, BENJAMYN I., *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, Routledge, London, 2019, 298 p., ISBN: 9781138588783, £ 110.00.

«*Fundamentals of International Aviation Law and Policy* offers students a systematic, tailored and dynamic approach to understanding the legal scenario concerning international civil aviation. The book dynamically covers the major areas of international aviation law, and provides an introduction to the multifaceted international regulation of aviation activities in the sphere of public and private law. The book is designed to provide the reader with the fundamental notions concerning international aviation law. It adopts an interactive approach, which aims at engaging the reader by way of using learning tools. The main areas of public and private aviation law are dealt with from a regulatory and practical perspective, and include detailed analyses of existing and applicable legislations, as well as landmark court cases and decisions. Each chapter is tailored to confer to readers a thorough knowledge of the international and, if any, the European applicable legislation. Delivery of these aims is attained through a dynamic and balanced use of didactic instruments and immediate information. The book is intended for a varied audience of students and professionals involved in the aviation world, without requiring the possession of specific legal knowledge or background. It also aims to constitute a useful reference material for those who are familiar with legal terminology and aviation specifics» [abstract dal sito dell'Editore]

PELLEGATTA, STEFANO, *Autonomous Driving and Civil Liability: The Italian Perspective*, in *Giureta* 2019, 135 ss.





L'articolo affronta il tema dell'impatto della guida autonoma nel quadro del sistema giuridico italiano della responsabilità civile automobilistica. In tal contesto, l'Autore delinea le possibili soluzioni interpretative che la problematica relativa alla responsabilità civile automobilistica applicata ai sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) potrebbe ricevere *de iure condito*, sulla base delle norme esistenti nell'ordinamento italiano. Al contempo, egli evidenzia come il fenomeno della guida autonoma comporti una inevitabile svalutazione del ruolo del guidatore nella conduzione del veicolo, e quindi del medesimo come soggetto attorno al quale si incentra la responsabilità giuridica per la causazione dei sinistri stradali, rafforzando, per contro e parallelamente, quello delle case automobilistiche costruttrici dei veicoli nel quadro del sistema della responsabilità del danno da prodotto. Alla luce di queste considerazioni, e sulla base della prima normativa adottata in Italia in tema di autorizzazione ai test su strada dei veicoli a guida autonoma (d.m. del 28 febbraio 2018, cosiddetto «Smart Road»), vengono, infine, proposte alcune riflessioni circa i possibili sviluppi della regolamentazione sul piano dell'allocazione delle responsabilità e delle implicazioni assicurative.



CAMARDA, GUIDO, *Diritto marittimo e diritto del mare. Archeologia marina, pesca e governance ambientale. In ricordo di Giovanni Tumbiolo e Sebastiano Tusa, in Giureta 2019, 163 ss.*

L'articolo è dedicato alla memoria di Sebastiano Tusa, eminente archeologo marino, e di Giovanni Tumbiolo, esperto in materia di pesca marittima. Muovendo da una rassegna dei principali lavori e interventi di Tusa e Tumbiolo, lo scritto enfatizza la centralità che, nel lavoro di entrambi, ha assunto il tema della libertà di navigazione e degli altri usi del mare, considerato quale *res communis omnium*, ossia come patrimonio comune dell'umanità ai sensi dell'art. 136 UNCLOS. In tale quadro, viene quindi delineata la distinzione sussistente tra le nozioni di diritto del mare e di diritto marittimo, tra le quali l'Autore traccia un rapporto di genere a specie: nell'ambito di tale rapporto, secondo l'impostazione abbracciata dall'Autore, la Convenzione di Montego Bay del 1982 costituisce la *grund norm*, avente valore costituzionalizzante dell'intero diritto del mare, e portata tendenzialmente inderogabile rispetto alle norme sia nazionali che internazionali della materia. Della UNCLOS è, altresì, evidenziato il carattere di strumento elettivo di riferimento affinché le discipline normative specifiche nelle varie materie relative agli usi del mare possano armonizzarsi, evitando di entrare in conflitto: impostazione questa che, come evidenziato nello scritto, anche l'Unione Europea ha abbracciato, almeno sul piano programmatico, allorché ha definito le linee di governo del mare in ambito europeo con la comunicazione della Commissione sulla «pianificazione dello spazio marittimo UE» del dicembre 2010, e, successivamente, con la direttiva n. 89 del luglio 2014, recepita in Italia con l. 114/

2015 e attuata con d.lg. 17 ottobre 2016, n. 201. Sono, infine, esaminati i temi della protezione dell'ambiente marino, del ruolo dei privati e delle organizzazioni non governative nell'evoluzione del diritto del mare, della cooperazione internazionale con particolare riguardo ai mari chiusi e semichiusi, nonché del rapporto tra il diritto del mare e i principi di diritto umanitario.



CORCIONE, CARLO, *Third Party Protection in Shipping*, Routledge, London, 2019, p. 160, ISBN: 9781138326828, £ 150,00.

«*This book examines third party protection in shipping. Today, shipping is not just a part of the supply chain; it is indistinguishable from it. Once at the periphery, third party protection is now a central element of carriage. This matter is addressed by means of analysis of the current legal framework in relation to third parties and an evaluation of how, within this framework, the law applicable to a third party may be uncovered. Third party protection is analysed under the following: the Hague/Hague-Visby Rules; the Hamburg Rules; the Rotterdam Rules; English law and United States law; and civil law. With its breadth of coverage and high-quality analysis, this book is vital reading for both professional and academic readers with an interest in shipping and international trade*» [abstract tratto dal sito dell'Editore].

CORONA, VALENTINA, *Il rischio del nolo fra disciplina legale e charterparties*. Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2019, p. X+454, ISBN: 9788849538373, € 52,00.

«*Il termine nolo designa il compenso dovuto per l'utilizzazione della nave nel trasporto di cose e nel noleggio, e costituisce l'oggetto dell'obbligazione corrispettiva alla prestazione fondamentale cui sono tenuti, rispettivamente, il vettore e il noleggiante. In tale contesto, quando si parla di rischio del nolo ci si riferisce all'eventualità che nel corso dell'esecuzione del contratto sopravvenga un impedimento fortuito che renda impossibile – temporaneamente o definitivamente – la prestazione di cui il nolo rappresenta il termine di scambio commutativo, così che si rende necessario comprendere se in tali ipotesi vi sia una perdita del diritto al corrispettivo o una riduzione del suo ammontare. La presente ricerca è, dunque, finalizzata all'individuazione dei principi che sovrintendono alla distribuzione del rischio contrattuale nel noleggio e nel trasporto, sia in rapporto alla disciplina prevista dal codice della navigazione, sia con riferimento alla ripartizione convenzionale affidata dalle parti ai contratti stipulati sulla base dei formulari di charterparties impiegati nella prassi mercantile*» [abstract tratto dalla pagina web dell'Editore].

FÉDI, LAURENT, *Alliances stratégiques dans l'industrie des liners: les voies de réponses du droit de la concurrence européen et international*, in DMF 2019, 675 ss.



L'importanza delle alleanze strategiche nel campo del trasporto oceanico di linea di merci è incontestato e costituisce il modello, da un punto di vista commerciale, delle principali rotte transatlantiche. Fondate su accordi di diritto privato, tali intese ingenerano numerosi interrogativi, specie in relazione alla loro (non) conformità con le regole che disciplinano la concorrenza ed ai loro effetti distorsivi. In Europa e in numerosi altri Paesi, le alleanze in questione beneficiano di regimi derogatori, che sono tuttavia senza dubbio criticabili sotto numerosi profili, come evidenzia un documento stilato nel corso del 2018 dall'*International Transport Forum*, nel cui ambito vengono sottolineati gli effetti negativi che simili intese producono sullo sviluppo dei mercati, sulla qualità del servizio e sulla soddisfazione degli operatori e degli utenti. L'articolo si propone pertanto di analizzare i possibili scenari alternativi rispetto a quello attuale, nella direzione tanto di un inasprimento delle regole di ammissibilità delle alleanze in questione, quanto, altresì, della cancellazione di qualsiasi regime in deroga alle regole della concorrenza.

GILMAN, JONATHAN - TEMPLEMAN, MARK - BLANCHARD, CLAIRE - HOPKINS, PHILIPPA AND HART, NEIL, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, 19th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2019, ISBN: 9780414073463, £ 249.00.

«*Arnould Law of Marine Insurance explains the form, contents and construction of marine insurance policies, and the procedures and evidence required in bringing a case. The 19th edition includes extensive analysis and incorporation of the impact of the Insurance Act 2015 on all matters pertaining to marine insurance. The first supplement to the 19th edition covers developments since publication of the 19th edition, such as: An illustration of the modern approach to the construction of warranties in Bluebon Ltd v Ageas (UK) Ltd, The interpretation by the Supreme Court of 'any person acting maliciously' in The B Atlantic Englehart CTP (US) LLC v Lloyds Syndicate 1221 on physical/non-physical loss in all risk cargo policies, The implementation of the Insurance Distribution Directive, The potential impact of Brexit upon Brussels Regulation 2012, The Court of Appeal decision in Aspen Underwriting Ltd v Credit Europe Bank N.V. on the concept of the 'weaker party', Kaefer Aislamientos SA de CV v AMS Drilling Mexico SA de CV and others, The approach to be adopted to questions of causation and as to what matters should be dealt with on the basis of loss of chance or balance of probability in cases of breach of duty of care of an insurance broker is clarified in Dalamd Ltd v Butterworth Spengler Commercial Ltd General Average in The Longchamp*» [abstract tratto dal sito dell'Editore].

GUILLET, NICOLAS, JUDE - JEAN-MICHEL, *Le droit des activités maritimes et portuaires*, in *Librairie générale de droit et de jurisprudence*, ed. I, Institut Universitaire Varrenne, 2019, p. 282, ISBN: 978-2-37032-209-8, € 25,00.

«Le présent ouvrage se propose de dresser un panorama contemporain du droit des activités maritimes et portuaires: de la plaisance et des sports nautiques en passant par les croisières et le transport maritime de passagers, du commerce de marchandises à la pêche et à l'exploitation des ressources naturelles des océans, le droit, tant privé que public, est partout. À la diversité des domaines appréhendés par les auteurs, s'ajoute la pluralité de leurs origines géographiques (France, Suisse, Allemagne, Pérou, Côte d'Ivoire). Cette double diversité livre un éclairage sur des problématiques souvent communes aux États côtiers et même non côtiers. La matière maritime est par essence internationale et le lecteur ne pourra que s'enrichir de découvrir les pratiques juridiques d'autres États. Cette publication s'inscrit également dans la volonté des enseignants-chercheurs havrais de renforcer les études du droit maritime et du droit portuaire, dans une approche tout à la fois publiciste et privatiste, au sein de la recherche universitaire en France» [abstract tratto dal sito dell'Editore].



LAURENCE, DENIS, *Travail maritime*, Editions du Puits Fleuri, 2019, ISBN 978-2-86739-638-0, € 39.00.

Il testo ripercorre l'insieme dei testi normativi che compongono il diritto del lavoro marittimo francese e le loro evoluzioni. In seguito alla riforma del 2010, le disposizioni legislative, precedentemente contenute nel codice del lavoro marittimo, sono confluite nella parte legislativa del codice dei trasporti. La ristrutturazione globale della disciplina non si è limitata al solo rimaneggiamento dei codici: negli anni successivi il legislatore è intervenuto più volte per modernizzare e arricchire i testi precitati. I lavori sono stati influenzati dalle convenzioni sul lavoro marittimo e sul lavoro nel settore della pesca, entrambe dell'Organizzazione internazionale del lavoro, oltre che dalle recenti evoluzioni del diritto del lavoro.

In un contesto di cambiamenti e riforme, il presente volume si presenta come un prezioso strumento di lavoro, sia per gli specialisti della materia, che per i professionisti del settore. Si compone di due tomi: il primo incentrato sull'inquadramento amministrativo della materia e il secondo articolato intorno ai principi cardine del diritto del lavoro marittimo.

PAPANICOLOPULU, IRINI, *Le operazioni di search and rescue: problemi e lacune del diritto internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 2019, 507.

L'obbligo di salvare la vita umana in mare costituisce principio fondamentale del diritto internazionale, codificato in numerosi trattati. Esso include sia l'obbligo di prestare soccorso, gravante sugli Stati di bandiera e i comandanti di navi, sia l'obbligo di allestire sistemi di ricerca e soccorso (*search and rescue*) (SAR), gravante sugli Stati costieri. Gli obblighi di *search and rescue* includono la creazione di regioni SAR (c.d. «zone SAR»). Queste regioni, lungi dall'attribuire qualsivoglia tipo di diritti allo



Stato che le crea, generano solo obblighi umanitari. È quindi contrario alle norme internazionali qualsiasi tentativo degli Stati di rivendicare diritti di escludere determinati soccorritori o di imporre loro comportamenti che vadano contro norme internazionali, in primo luogo il principio di *non-refoulement*. La normativa internazionale presenta alcune lacune, la più importante delle quali è l'assenza di norme precise sull'identificazione del «luogo sicuro» dove devono essere fatte sbarcare le persone soccorse. Lungi dal sfruttare questa lacuna, gli Stati dovrebbero riaffermare la natura universale dell'obbligo di salvare la vita umana in mare [abstract tratto dalla Rivista].

PEPŁOWSKA-DABROWSKA, ZUZANNA - NAWORT, JUSTYNA, *Codification of Maritime Law, Challenges, Possibilities and Experience*, Routledge, London, 2019, p. 352, £ 115.00.

«This book is the first of its kind to explore the problems inherent in the unification of maritime law. Featuring contributions from leading experts at European maritime law research centres, it considers international conventions, current maritime practice, standard forms and recently adopted or drafted national codifications of maritime law from the codification point of view. The book is divided into four parts which represent different views on the main topic. Part I gathers chapters dedicated to different aspects and methods of unification of maritime law on a global scale, as well as several specific issues of maritime law from the regulatory point of view. Part II of the book consists of those papers that centre around the issue of transport of goods. Part III is dedicated to codifications of carriage of passengers, cruise law and leisure navigation. Finally, Part IV addresses national codifications of maritime law. *Codification of Maritime Law: Challenges, Possibilities and Experience* seeks to provide common ground for future unification of maritime law, which makes the book useful both for private and public maritime lawyers and states' maritime administrations worldwide» [abstract tratto dal sito dell'Editore].

ROGERS, ANTHONY - CHUAH, JASON - DOCKRAY, MARTIN, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Routledge, London, 2019, p. 596, ISBN: 9780367181444, £ 115.00.

«Cases and materials on the carriage of goods by sea, fifth edition, offers tailored coverage of the most commonly taught topics on carriage of goods by sea courses. Combining a collection of legislative materials, commentaries, scholarly articles, standard forms and up-to-date English case law, it covers the major areas of chartering and bills of lading as well as matters such as exclusion and limitation of liability. Significant innovations for this edition include: coverage of blockchain technology and smart contracts in shipping, coverage of autonomous shipping, recent developments on the construction of commercial shipping contracts, recent developments on the transfer of rights and lia-

bilities in the contract of carriage, tables and diagrams for ease of reading, discussion of some of the most important decisions by the senior courts of England and Wales, with the most up to date case law included, references to academic and professional literature for further reading and research, industry standard form clauses, reference to important foreign cases, emphasis on how it is that shipping law operates and is applied in commercial practice. A clear, student-friendly text design with a strong emphasis on research and problem solving. This up-to-date collection of materials relating to the carriage of goods by sea will be of value to students of law, researchers and legal practitioners» [abstract tratto dal sito dell'Editore].



SORMANI, MARIACHIARA, *Obbligo di soccorso in mare, evoluzione degli assetti navali nel mare Mediterraneo e ruolo delle Ong*, in *Giureta* 2019, 85.

«Il soccorso di quanti si trovino in mare in condizioni di pericolo costituisce un preciso obbligo per gli Stati, sancito da numerose convenzioni internazionali. L'articolo mira a illustrarne la disciplina, specie con riferimento al fenomeno dell'immigrazione irregolare via mare che, negli ultimi anni, ha intensamente coinvolto il Mar Mediterraneo e i Paesi che sullo stesso si affacciano.

In tale contesto numerose sono state le operazioni navali che si sono susseguite, condotte a livello europeo e nazionale, e alle quali si sono affiancate – specie a partire dal mese di agosto 2018 – le attività delle organizzazioni non governative (ONG).

Proprio al fine di regolamentare l'attività posta in essere da queste ultime, nel 2017 si è concretizzato da parte italiana il Codice di condotta per le ONG» [abstract tratto dalla Rivista].

YIALLOURIDES, CONSTANTINOS, *Maritime Disputes and International law*, Routledge, London, 2019, p. 274, ISBN: 9780815375203, £ 115.00.

«The settlement of the maritime boundary disputes between China and Japan in the East China Sea, and between Greece and Turkey in the Aegean Sea, is politically deadlocked. While diplomatic settlement efforts have been ongoing for the past several decades, neither side in each case appears prepared to back down from its respective maritime and territorial claims. Several incidents at sea have occurred, prompting diplomatic protests, military standoffs, even exchange of fire. The existing status quo is inherently unstable and does not favour either side to the extent that it holds hostage the multiple benefits that could otherwise be generated from the exploitation of the seabed energy and mineral resources in the disputed waters, creating an urgent need for a meaningful discussion on finding a practical way forward. This monograph undertakes a comprehensive analysis of these disputes based on the rules and principles of international law, critically evaluating possible institutional designs of inter-State cooperation over seabed



activities in disputed maritime areas and makes recommendations for the prospect of realising joint development regimes in the East China Sea and the Aegean to coordinate the exploration for and exploitation of resources without having resorted previously to boundary delimitation settlement» [abstract tratto dal sito dell'Editore].



CANNATA, LUCIA, CONTE, ADRIANA, TOCCAFONDO, ELISA, *Il risarcimento del danno da vacanza rovinata*, in *Danno resp.* 2019, 212.

Il contributo analizza l'evoluzione giurisprudenziale e normativa del danno da vacanza rovinata.

Tale tipologia di danno, inizialmente, non ha trovato all'interno del Codice del consumo (d.lg. n. 205/2005) alcun riconoscimento chiaro e univoco. Sul punto, l'attività ermeneutica delle corti di merito e di legittimità ha avuto una determinante funzione di impulso. In seguito, la disciplina espressa contenuta nel Codice del turismo (d.lg. n. 79/2011) ha posto fuori discussione la risarcibilità autonoma del danno da vacanza rovinata. L'autore pone in evidenza aspetti giuridici inerenti la risarcibilità, quali l'applicabilità della disciplina del risarcimento del danno da inadempimento contrattuale. Il danno da vacanza rovinata è infatti esito della lesione di un interesse contrattuale (lo scopo vacanziero) che attiene direttamente alla causa del contratto e lo qualifica. Il contributo analizza ulteriori aspetti inerenti la risarcibilità, quali la ripartizione di responsabilità tra tour operator e intermediario, gli oneri probatori a carico delle parti e i conseguenti criteri di determinazione e liquidazione del danno da vacanza rovinata.

FINESSI, ARIANNA, *La responsabilità del professionista nella nuova disciplina dei contratti di viaggio*, in *Le nuove leggi civili commentate* 2018, 1307 ss.

Lo scritto esamina i contenuti della disciplina europea relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati introdotta dalla dir. 2015/2302/UE, attuata nell'ordinamento italiano con il d.lg. 21 maggio 2018, n. 62, che ha modificato e integrato gli artt. 32 ss. del codice del turismo, nel quale era stata trasfusa la disciplina dei contratti di viaggio di cui al d.lg. 23 maggio 2011, n. 79. Di tale disciplina, vengono esaminati i principali tratti di novità rispetto a quella previgente (recata, a livello comunitario, dalla dir. 90/314/CEE). Sono, in particolare, analizzati la nozione di «difetto di conformità», il regime di responsabilità dell'organizzatore e del venditore, la responsabilità per l'inadempimento di servizi prestati da «altri fornitori», la contestazione del difetto di conformità all'organizzatore e la disciplina dei rimedi esperibili dal viaggiatore nei confronti dei professionisti per l'inesatta o mancata esecuzione di uno o più servizi di viaggio.

POLLASTRELLI, STEFANO, *Codice dei trasporti*, Macerata, 2019, ISBN: 978-88-6056-596-9, € 37.00.



«Il volume intende offrire tendenzialmente un quadro completo delle principali fonti normative nazionali, unionali ed internazionali in materia di trasporto stradale, marittimo, aereo e ferroviario, di persone e merci, corredato dalle prevalenti convenzioni internazionali di diritto marittimo vigenti riguardanti materie collegate al settore dei trasporti. L'opera contiene, altresì, la disciplina del codice della navigazione e quella del codice civile, limitatamente alle parti normative dedicate agli istituti strettamente connessi ed affini ai trasporti. Il volume si presenta quindi come un testo unico, racchiudendo, in maniera sistematica, l'apparato legislativo, sempre più incessante e frammentato, del vasto fenomeno del diritto dei trasporti, ponendosi come un utile strumento di studio e di consultazione, sia per gli studenti, nella preparazione degli esami universitari e nella ricerca, sia per tutti i professionisti che operano nel settore» [abstract tratto dal Volume].

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI DELIBERAZIONE 4 LUGLIO 2019 N. 83

MISURE CONCERNENTI IL CONTENUTO MINIMO DEGLI SPECIFICI DIRITTI
CHE GLI UTENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO VIA MARE E PER VIE
NAVIGABILI INTERNE POSSONO ESIGERE NEI CONFRONTI
DEI GESTORI DEI SERVIZI E DEGLI OPERATORI DEI TERMINALI
CON RIGUARDO AL TRATTAMENTO DEI RECLAMI

Con un procedimento che ha preso avvio all'inizio del 2019 l'Autorità di regolazione dei trasporti ha esaminato alcune criticità che si sono presentate in sede di tutela degli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili in relazione alla disciplina nazionale e del regolamento UE n. 1177/2010 del 24 novembre 2010. A conclusione del procedimento è stata emanata la deliberazione n. 83/2019 del 4 luglio 2019, nella quale sono specificate le modalità con le quali può essere presentato reclamo nei confronti dei vettori e degli operatori dei terminali per la violazione dei diritti dei passeggeri. È in particolar modo definita l'accessibilità alle procedure di reclamo e le motivazioni che devono essere contenute nella risposta, nonché la misura degli indennizzi in caso di mancato o ritardato riscontro. I vettori e gli operatori si devono adeguare alle misure della delibera in un termine di tre mesi.

Misura 1 (Oggetto e ambito di applicazione).

1. Ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, il presente provvedimento definisce il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami.

2. Il presente provvedimento si applica agli utenti che viaggiano: a) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio italiano; b) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato in Italia, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore stabilito nel territorio di uno Stato membro o che offre servizi di trasporto pas-

seggeri da o verso l'Italia; c) in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio italiano. 3. Il presente provvedimento non si applica agli utenti che viaggiano: a) su navi autorizzate a trasportare fino a dodici passeggeri; b) su navi del cui funzionamento è responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone o laddove la distanza complessiva del servizio passeggeri sia inferiore a 500 metri, sola andata; c) con escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere; oppure d) su navi senza mezzi di propulsione meccanica nonché su originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con materiali originali, autorizzate a trasportare fino a trentasei passeggeri.

Misura 2 (Definizioni).

1. Ai fini del presente provvedimento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: Regolamento), nonché le seguenti definizioni: a) gestore del servizio: il vettore di cui all'articolo 3, lettera d), del Regolamento; b) meccanismo per il trattamento dei reclami: il complesso delle procedure, organizzate dal gestore del servizio o dall'operatore del terminale ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 1, del Regolamento, per la raccolta dei reclami e per la risposta motivata agli stessi entro i termini previsti dal paragrafo 2 dello stesso articolo; c) reclamo: ogni comunicazione scritta con la quale l'utente, o per suo conto un rappresentante o un'associazione di utenti, esprime lamentele circa la non coerenza del servizio con uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, dalle condizioni generali di trasporto o, ove ne sia prevista l'adozione, dalla carta dei servizi; d) utente: l'utente potenziale, ovvero sia il soggetto che intende fruire del servizio di trasporto passeggeri via mare o per vie navigabili interne o di una crociera, o l'utente effettivo, ovvero sia il soggetto che fruisce o ha già fruito di tale servizio.

Misura 3 (Accessibilità delle procedure di reclamo).

1. I gestori dei servizi e gli operatori dei terminali garantiscono la disponibilità di un meccanismo per il trattamento dei reclami di facile accesso ed utilizzo, assicurando comunque: a) la possibilità di utilizzare, per la presentazione del reclamo, oltre all'Italiano, anche la lingua inglese, ricevendo, in tal caso, la risposta nella medesima lingua; b) più canali per l'inoltro dei reclami, tra cui almeno: b.1) presentazione del reclamo tramite il sito web, con accesso da apposito link posto nella sezione dedicata di cui alla Misura 3.4, lettera a), o via e-mail, che garantisca il rilascio di apposita ricevuta; nel caso di utilizzo di una casella di posta elettronica certificata, la stessa deve essere abilitata alla ricezione di e-mail provenienti da caselle di posta elettronica non certificata; b.2) presentazione del reclamo a mezzo posta raccomandata tramite un indirizzo o casella postale; c) la disponibilità di un modulo di reclamo, in modalità anche stampabile, conforme al fac-simile di cui agli allegati 1 e 2 alle presenti misure.

2. È fatta salva la possibilità per l'utente di presentare il reclamo senza utilizzare il modulo di cui alla Misura 3.1 lettera c); i gestori dei servizi e gli operatori dei terminali sono tenuti ad esaminare i reclami che riportino almeno: a) i riferimenti identificativi dell'utente (nome, cognome, recapito) e dell'eventuale rappresentante, allegando in tal caso la delega e un documento di identità dell'utente; b) i riferimenti identificativi del viaggio effettuato (data, ora di partenza, origine e destinazione) e del contratto di trasporto (codice prenotazione o numero biglietto); c) la descrizione della non coerenza del servizio rilevata rispetto ad uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, dalle condizioni generali di trasporto o, ove ne sia prevista l'adozione, dalla carta dei servizi.

3. I gestori dei servizi e gli operatori dei terminali informano gli utenti almeno: a) dei canali e delle lingue utilizzabili per l'inoltro dei reclami; b) della disponibilità del modulo di reclamo e delle modalità per reperirlo, nonché degli elementi minimi di cui alla Misura 3.2; c) dei termini entro cui il reclamo deve essere trasmesso al gestore del servizio o all'operatore del terminale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento; d) dei termini massimi entro i quali il gestore del servizio o l'operatore del terminale fornisce la risposta al reclamo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento o, qualora più favorevoli, dalle condizioni generali di trasporto oppure dalla carta dei servizi, ove sia prevista l'adozione della stessa; e) dei rimedi che l'utente può attivare nel caso di mancata risposta al reclamo nei termini di cui alla lettera d), in particolare della possibilità: e.1) di utilizzare procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie; e.2) di presentare un reclamo di seconda istanza all'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), precisando le relative modalità; f) dell'indennizzo automatico previsto dalla Misura 5.

4. Le informazioni di cui alla Misura 3.3 sono riportate almeno: a) nel sito web, in una sezione dedicata accessibile dall'home page, tramite apposito link denominato "Reclami"; b) nelle condizioni generali di trasporto, in una sezione dedicata denominata "Reclami"; c) nella carta dei servizi, ove ne sia prevista l'adozione, in una sezione dedicata denominata "Reclami"; d) su locandine affisse a bordo delle navi, nei porti e presso i terminali portuali, in una sezione dedicata denominata "Reclami".

5. Ai fini del decorso dei termini di cui alla Misura 3.3, lettere c) e d): a) in caso di presentazione del reclamo a mezzo e-mail o tramite sito web, il reclamo si intende trasmesso e ricevuto il giorno dell'invio; b) in caso di presentazione del reclamo a mezzo posta raccomandata tramite un indirizzo o casella postale, il reclamo si intende trasmesso il giorno dell'invio e si intende ricevuto nel giorno della consegna al gestore del servizio o all'operatore del terminale; c) ove previsto tra i canali utilizzabili, in caso di: c.1) presentazione del reclamo a mezzo posta ordinaria, il reclamo si intende trasmesso il giorno dell'invio e si intende ricevuto nel giorno della registrazione dello stesso da parte del gestore del servizio o dell'operatore del terminale nei propri

sistemi, che deve avvenire tempestivamente e comunque entro cinque giorni dalla consegna; c.2) consegna a mano del reclamo presso gli uffici del gestore del servizio o dell'operatore del terminale, il reclamo si intende trasmesso e ricevuto nel giorno della consegna, che deve essere indicato su apposita ricevuta; c.3) consegna a mano del reclamo presso un agente di viaggio, un operatore turistico o un venditore di biglietti, il reclamo si intende trasmesso nel giorno della consegna, che deve essere indicato su apposita ricevuta e si intende ricevuto dal gestore del servizio o dall'operatore del terminale nel giorno della registrazione dello stesso nei propri sistemi, che deve avvenire tempestivamente e comunque entro cinque giorni dalla ricezione.

6. Il biglietto riporta chiaramente l'indicazione del gestore del servizio a cui effettuare un eventuale reclamo, nonché dell'indirizzo web della sezione di cui alla Misura 3.4, lettera a), anche ove la conclusione del contratto di trasporto avvenga tramite un venditore di biglietti, un agente di viaggio o un operatore turistico.

Misura 4 (Requisiti di motivazione della risposta).

1. La risposta al reclamo è motivata, con un linguaggio agevolmente comprensibile per l'utente medio, con riferimento a tutti i motivi di reclamo rilevati dall'utente, ed indica chiaramente, in particolare: a) se il reclamo è accolto o respinto, in relazione ai fatti accertati e alle previsioni della disciplina nella fattispecie applicabile; b) se l'utente ha diritto a ricevere un indennizzo o rimborso comunque denominato, e, in tal caso, le tempistiche e le modalità per ottenerlo; qualora all'utente spetti la compensazione economica di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del Regolamento, è indicata la facoltà di riceverne il versamento in denaro, salvo che l'utente non abbia già fornito indicazioni in proposito nel modulo di reclamo;

c) le misure poste in atto per la risoluzione del disservizio segnalato e, qualora lo stesso non sia stato ancora risolto, la relativa tempistica; d) i rimedi che l'utente può attivare nel caso in cui non ritenga soddisfacente la risposta ricevuta, in particolare: d.1) la possibilità di utilizzare procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie; d.2) la possibilità di presentare un reclamo di seconda istanza all'Autorità precisando le relative modalità.

Misura 5 (Indennizzi).

1. L'utente ha diritto a ricevere un indennizzo automatico commisurato al prezzo del biglietto riferibile al servizio di trasporto in misura non inferiore al: a) 10% nel caso di risposta fornita tra il sessantunesimo ed il novantesimo giorno dal ricevimento del reclamo; b) 20% nel caso di risposta non fornita entro il novantesimo giorno dal ricevimento del reclamo.

2. L'indennizzo di cui alla Misura 5.1 non è dovuto nei casi in cui: a) l'importo dello stesso è inferiore a 6 euro; b) il reclamo non è trasmesso dall'utente con le modalità, gli elementi minimi e le tempistiche previsti dalla Misura 3; c) all'utente è già stato corrisposto un indennizzo ai sensi della Misura 5.1 relativamente ad un reclamo avente ad oggetto il medesimo viaggio.

Misura 6 (Registrazione dei reclami e conservazione dei dati).

1. I gestori dei servizi e gli operatori dei terminali assicurano, nell'ambito del meccanismo per il trattamento dei reclami, la registrazione dei reclami ricevuti, indicando per ciascun reclamo: a) i riferimenti identificativi dell'utente e del viaggio; b) la data di ricevimento del reclamo, determinata secondo quanto previsto alla Misura 3.5; c) i motivi di reclamo riportati nel fac-simile di cui agli allegati 1 e 2 alle presenti misure; d) la risposta motivata al reclamo, corredata della relativa data di invio.

2. Nel rispetto delle norme in materia di tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, i gestori dei servizi e gli operatori dei terminali, per quanto di rispettiva competenza, conservano i dati inerenti al reclamo, ivi incluse le registrazioni di cui alla Misura 6.1, per un periodo di tempo congruo, comunque non inferiore a 24 mesi decorrenti dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio, anche in relazione alle eventuali richieste di informazioni formulate dall'Autorità nell'esercizio dei compiti istituzionali della stessa in materia di tutela dei diritti degli utenti.

Misura 7 (Disposizioni finali).

1. I gestori dei servizi e gli operatori dei terminali sono tenuti a predisporre l'apposita sezione dedicata del sito web di cui alla Misura 3.4, lettera a), ivi indicando almeno le informazioni di cui alla Misura 3.3, lettere a), c), d) ed e) del presente provvedimento, apportando, entro un mese dalla data di entrata in vigore dello stesso, le necessarie modifiche al proprio sito web.

2. Fatto salvo quanto previsto dalla Misura 7.1, i gestori dei servizi e gli operatori dei terminali sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del presente provvedimento adeguando, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore dello stesso, le proprie condizioni generali di trasporto e, ove sia prevista l'adozione della carta dei servizi, proponendone entro il medesimo termine le necessarie modifiche agli organi competenti.

3. Entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento i gestori dei servizi e gli operatori dei terminali comunicano all'Autorità, ai fini della relativa pubblicazione in una apposita sezione del sito web istituzionale dell'Autorità, il link di cui alla Misura 7.1, segnalando tempestivamente ogni eventuale successiva variazione.



CONVENZIONE DI MONTREAL 1999

LA REVISIONE NEL 2019 DEI LIMITI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO DI PERSONE E COSE

Dal 28 dicembre 2019 sono in vigore i nuovi limiti del debito del vettore aereo stabiliti dalla Convenzione di Montreal del 1999 per i danni ai passeggeri, al loro bagaglio e alle merci. La procedura prevista dell'art. 24 della Convenzione dispone che l'aumento dei limiti sia notificato agli Stati Parti sei mesi prima dell'entrata in vigore e che diventi effettivo se la maggioranza degli Stati non si opponga entro tre mesi dalla notifica.

L'aggiornamento, ai sensi dell'art. 24, è disposto ogni cinque anni, quando l'aumento medio dell'indice dei prezzi al consumo nei Paesi le cui valute compongono il DSP (dollaro, euro, yuan, yen e sterlina) supera il 10%. L'aumento dell'inflazione rispetto alla precedente revisione è stato del 13,9% e cumula anche quello del 2014, che rimase al di sotto della soglia del 10%. Nel precedente aggiornamento (avvenuto con un anno di ritardo rispetto al quinquennio 2003/2008) l'aumento rilevato del tasso di inflazione fu del 13,1%.

Si allega la tabella pubblicata dall'ICAO.

Montreal Convention of 1999	Originale Limit (SDRs)	Revised limit (SDRs) of 30 December 2009	Revised limit (SDRs) as of 28 December 2019
Article 21	100 000	113 100	128 821
Article 22, paragraph 1	4 150	4 694	5 346
Article 22, paragraph 2	1 000	1 131	1 288
Article 22, paragraph 3	17	19	22

◇ ◇ ◇

QUOTAZIONI DEL DSP, DEL FRANCO POINCARÉ E DEL FRANCO GERMINAL

Si ritiene utile pubblicare le quotazioni ai primi di ogni mese, in euro (arrotondate al centesimo), del diritto speciale di prelievo (DSP), del franco Poincaré e del franco Germinal, al fine di fornire un riferimento concreto ai limiti risarcitori previsti nelle convenzioni internazionali. Per la valutazione del franco Poincaré e del franco Germinal ci si è basati sul prezzo dell'oro al mercato libero, conformemente all'orientamento prevalente della nostra giurisprudenza.

Valuta	2 maggio 2019	3 giugno	1 luglio	1 agosto
DSP	1,23	1,23	1,22	1,24
Franco Poincaré	2,15	2,23	2,32	2,41
Franco Germinal	10,59	10,98	11,43	11,89

Nota esplicitiva per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

$$A = 1 \text{ oncia troy} = 31,1035 \text{ grammi}$$

$$B = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy domanda a Londra}}$$

$$C = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy offerta a Londra}}$$

$$F = \text{prezzo dell'oro in } \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy}} = \frac{(B+C)}{2}$$

$$G = \text{contenuto in oro di 1 franco Poincaré} = 0,05895 \text{ grammi}$$

$$H = \text{contenuto in oro di 1 franco Germinal} = 0,2903226 \text{ grammi}$$

$$M = \frac{\text{euro}}{\text{US \$}} \quad (\text{rilevazione Banca centrale europea})$$

In base ai quali:

$$\text{valore in euro di 1 franco Poincaré} = \frac{\text{FGM}}{A}$$

$$\text{valore in euro di 1 franco Germinal} = \frac{\text{FHM}}{A}$$

COLLABORATORI

DONATELLA BOCCHESI, ricercatrice di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

ALESSANDRO CARDINALI, dott. in giurisprudenza, Roma.

VALENTINA CORONA, ricercatrice di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

ROBERTO FUSCO, dott. di ricerca, Trieste.

FILOMENA GUERRIERO, dott. in economia e commercio, Roma.

ELEONORA LENZONI MILLI, dott. di ricerca, Trieste.

ROCCO LOBIANCO, prof. associato di Diritto commerciale nell'Univ. di Udine.

CARLO LOBIETTI, avvocato, Ravenna.

FRANCESCO MANCINI, dott. di ricerca, Roma.

ELENA NIGRO, dott. in giurisprudenza, Roma.

SARA REVERSO, dott. di ricerca, Roma.

MARIA PIERA RIZZO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Messina.

CARLA TALICE, funzionario direttivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Roma.

CARLO TALICE, presidente di sezione onorario del Consiglio di Stato; libero docente di Contabilità di Stato, Roma.

indici dell'annata 2019

INDICE DEGLI AUTORI

LUCA ANCIS, <i>I confini fisici e giuridici fra lo spazio aereo e quello extra-atmosferico — The limit between airspace and outer space</i>	Pag.	67
LUCA ANCIS, <i>Navi pilotate da remoto e profili di sicurezza della navigazione nel trasporto di passeggeri — Remotely controlled ships and navigation safety in passenger transport</i>	»	427
ALFREDO ANTONINI, <i>Discussione sugli aspetti penalistici della circolazione stradale con veicoli autonomi (a proposito della relazione di Silvio Magnosi) — Discussion on penal aspects of the road circulation of autonomous vehicles (speaking of the paper of Silvio Magnosi)</i>	»	337
ALFREDO ANTONINI, <i>La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi — The liability of the shipowner for maritime claims: status of the legislation and issues of interpretation</i>	»	831
LUIS ALBERTO MARCO ARCALÁ, <i>La documentación electrónica en el contrato de transporte de mercancías — Electronic documents in cargo transportation contracts</i>	»	603
GIANFRANCO BENELLI, <i>Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma — Autonomous cars: civil liability profiles and reform perspectives</i>	»	351
GIANFRANCO BENELLI, <i>Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici — Commercial use of pleasure craft and travel package</i>	»	214
STEFANIA BEVILACQUA, <i>Porti e automazione: spunti in materia di responsabilità delle imprese di sbarco — Automated ports and reflections about port operations liabilities</i>	»	557
DONATELLA BOCCHESI, <i>L'applicazione dell'art. 1231 c. nav. all'impiego abusivo di sistemi aerei a pilotaggio remoto in area urbana — The application of the Article 1231 of Italian Navigation Code to the abusive use of Remotely Piloted Aircraft Systems in urban area</i>	»	974

DONATELLA BOCCHESI, <i>La Corte di giustizia si pronuncia sulla forma dei reclami per i danni ai bagagli consegnati nel trasporto aereo — The Court of Justice ruled on the requirements of the complaint sent to the air carrier in case of damage to checked baggage</i>	Pag.	137
ALESSANDRO CARDINALI, <i>La responsabilità degli enti di classificazione delle navi verso terzi — The liability towards third parties of classification societies</i>	»	919
ALESSANDRO CARDINALI, <i>Voli a destinazione ... variabile</i>	»	865
MICHELE M. COMENALE PINTO-ELISABETTA G. ROSAFIO, <i>Responsabilità civile per la circolazione degli autoveicoli a conduzione autonoma. Dal grande fratello al grande conducente — Civil liability for damages caused by motor vehicles. From Big Brother to Big Driver</i>	»	367
VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel» — Extraordinary circumstances in case of F.O.D. and Fuel</i>	»	882
VALENTINA CORONA, <i>Le obbligazioni del vettore nel trasporto di cose con navi autonome o pilotate da remoto — Carrier's obligations in carriage of goods by sea with unmanned and autonomous cargo ships</i>	»	519
MASSIMO DEIANA, <i>Introduzione</i>	»	301
ENZO FOGLIANI, <i>La normativa svizzera in materia di droni — Drone regulation in Switzerland</i>	»	319
MARIO O. FOLCHI, <i>El derecho aeronáutico y el derecho espacial: su confluencia ante las nuevas tecnologías — Air Law and Space Law: their Convergence in front of the New Technologies</i>	»	309
ROBERTO FUSCO, <i>La disapplicazione della proroga ex lege delle concessioni demaniali marittime per il contrasto con l'ordinamento eurounitario — The prolongation of the coastal concessions is in breach of EU law</i>	»	153
ROBERTO FUSCO, <i>La qualificazione giuridica dell'attività di rizzaggio: operazione o servizio portuale? — The legal classification of lashing activities: harbour service or harbour operation?</i>	»	949
FRANCESCO GASPARI, <i>L'acquis dell'Unione europea in materia di sicurezza stradale e i sistemi di trasporto intelligente — The European Union acquis in the field of road safety and Intelligent Transport Systems</i>	»	1
FILomena GUERRIERO, <i>Quando a viaggiare in aereo è un pony!</i>	»	861

UMBERTO LA TORRE, <i>Navi senza equipaggio e Shore Control Operator — Unmanned ships and Shore Control Operator</i>	Pag. 487
CARLO LENZETTI, <i>La (futura) riforma delle concessioni demaniali marittime e la loro (attuale) proroga — The (future) reform of maritime or coastal state concessions and their (current) extension</i>	» 89
ELEONORA LENZONI MILLI, <i>Sulla sorte dei contratti lavorativi del personale di volo a seguito del cambiamento dell'esercente — Employment contracts for flight crew and change of aircraft operator</i>	» 962
ROCCO LOBIANCO, <i>Dalla Corte di cassazione un chiarimento sulla responsabilità da ritardo del vettore aereo — From the Supreme Court a clarification about liability by delay of the air carrier</i>	» 193
ROCCO LOBIANCO, <i>La specificità della nozione di «vettore operativo» nel reg. (CE) n. 261/2004 — Specific meaning of operating carrier in Reg. (EC) n. 261/2004</i>	» 845
CARLO LOBIETTI, <i>Cambiamento di ormeggio, movimenti nel porto e trasferimento della nave sotto sequestro — Change of mooring, movements in port and transfer of ship under seizure</i>	» 855
SILVIO MAGNOSI, <i>Circolazione stradale e responsabilità delle automobili autonome me: profili penalistici — Road circulation and liability of autonomous cars: penal issues</i>	» 325
FRANCESCO MANCINI, <i>La cosiddetta responsabilità condivisa all'esame della Corte di cassazione — The so called shared responsibility under examination by the Court of cassation</i>	» 905
FRANCESCO MANCINI, <i>Lo sbarco prioritario autonomo non è (ancora) consentito!</i>	» 116
GIOVANNI MARCHIAFAVA, <i>Sul regime probatorio in materia di risarcimento del danno per la perdita della merce — The evidence regime for compensatory damages in case of loss of goods</i>	» 183
GIOVANNI MARCHIAFAVA, <i>Una crociera turistica ... stupefacente!</i>	» 117
FRANCESCO MORANDI, <i>La prestazione di servizi turistici con veicoli a guida autonoma — The provision of tourist services with self-driving vehicles</i>	» 651
MUÑOZ JARNE PABLO, <i>El impacto de la tecnología blockchain en el transporte marítimo — The impact of blockchain technology on maritime transport</i>	» 681
ELENA NIGRO, <i>I confini della privata dimora nella nautica da diporto — The borders of private residence in recreational boating</i>	» 931

ELENA NIGRO, <i>No bambini, ... Sì, parti!</i>	Pag. 863
DAVIDE PANI, <i>Responsabilità del vettore e del pilota in caso di morte del passeggero nel trasporto aereo di cortesia — Liability of the carrier and the pilot in case of death of passengers in free air transport</i>	» 208
FRANCESCA PELLEGRINO, <i>Il diritto dei trasporti quale motore di sviluppo della «gig economy» — Transport law as an engine of development of the «gig economy»</i>	» 693
MASSIMILIANO PIRAS, <i>Presentazione</i>	» 297
SARA REVERSO, <i>Il mistero del relitto arancione</i>	» 867
MARIA PIERA RIZZO, <i>Natura giuridica dei servizi della navigazione aerea e suoi riflessi sull'accesso alla fornitura — The legal nature of Air Navigation Services and its effects on access to supply</i>	» 809
CECILIA SEVERONI, <i>L'assicurazione della responsabilità da impiego di mezzi di trasporto a guida altamente automatizzata o autonoma — Liability insurance for the use of autonomous or highly automated means of transport</i>	» 713
ANNA L. MELANIA SIA, <i>Sul tema della giurisdizione nei contratti individuali di lavoro. Il caso degli assistenti di volo — The jurisdiction over individual employment contracts. The case of air crew members</i>	» 55
CARLA e CARLO TALICE, <i>Rassegna di legislazione regionale</i>	» 253
CARLA e CARLO TALICE, <i>Rassegna di legislazione regionale</i>	» 787
CARLA e CARLO TALICE, <i>Rassegna di legislazione regionale</i>	» 1011
CHIARA TINCANI, <i>Cabotaggio marittimo, disciplina comunitaria e obblighi di pubblico servizio — Maritime cabotage, community law and public service obligations</i>	» 168
RITA TRANQUILLI LEALI, <i>La tutela della sicurezza dei passeggeri nel trasporto marittimo tra comandante della nave e pilota da remoto — Passengers safety and remotely piloted ships</i>	» 467
PAOLO TULLIO, <i>Da uber ai robotaxi: spunti comparatistici per una riforma degli autoservizi pubblici non di linea — From Uber to Robotaxis: Comparative Hints for a Regulatory Reform of the Taxi Industry</i>	» 403
ALESSANDRA XERRI, <i>Riflessioni in tema di responsabilità nel contesto dell'automazione navale — Unmanned navigation and legal responsibilities</i>	» 551

PAOLO ZAMPELLA, <i>Navi autonome e navi pilotate da remoto, spunti per una riflessione — First insights concerning autonomous ships and remotely operated vessels</i>	Pag.	583
ALESSANDRO ZAMPONE, <i>Piovono lingotti d'oro: una mancata «occasione» di compensatio lucri</i>	»	115
VINCENZO ZENO-ZENCOVICH, <i>Dogane digitali — Digital customs</i>	»	751

INDICE SISTEMATICO (*)

Amministrazione Assicurazioni Ausiliari del trasporto Avarie comuni Comandante Compravendita di veicolo Controllo del traffico Costruzione di veicolo Demanio Diritto internazionale privato Diritto processuale Fonti normative Garanzie Guerra Imprese di navigazione e di trasporto Inchieste sui sinistri Infrastrutture dei trasporti Inquinamento del mare Lavoro nelle imprese Lavoro nelle infrastrutture	Locazione Mare Noleggio Organizzazioni internazionali Pesca Pilotaggio Reati e infrazioni amministrative Rimorchio Servizi di trasporto Soccorso e ricupero Spazio cosmico Trasporti in generale Trasporto di cose Trasporto di persone Trasporto multimodale Tributi e dogana Turismo Veicoli Vendita con trasporto
--	--

* * *

Amministrazione

ERLING	(br) 262
LENZETTI	(i) 89
TINCANI	(n) 168
C. cost.	n. 118/2018 (m) 223
Cons. giust. Sic.	n. 459/2018 (g) 159
TAR Lazio-Roma, sez. III	
	n. 11841/2017 (m) 223
TAR Piemonte, sez. II	n. 1240/2018 (m) 757
TAR Piemonte-Torino, sez. II	
	n. 301/2019 (m) 757
TAR Piemonte-Torino, sez. II	
	n. 302/2019 (m) 758

TAR Piemonte-Torino, sez. II

	n. 303/2019 (m) 758
TAR Veneto	17 gennaio 2018 (m) 224
reg. (UE) Parl. e Cons.	n. 2019/1239 1021
d.l.	n. 53/2019 1019
l.	n. 73/2019 1021
d.m. (infrastrutture e trasporti)	
	19 giugno 2019 1021
d. m. (infrastrutture e trasporti)	
	26 giugno 2019 1021
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1866 848
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1974 258
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1975 258

(*) *Legenda:*

(b) Autore di opera segnalata	(i) Autore di intervento
(br) Autore di opera recensita	(l) Testo pubblicato integralmente
(c) Autore di curiosità	(m) Sentenza massimata
(cr) Autore di cronaca	(n) Autore di nota a sentenza
(fm) Autore di fatto o misfatto	(s) Autore di saggio
(g) Sentenza pubblicata integralmente	

Armatore			MOSCATO	(br)	801
ANTONINI	(i)	831	C. cost.	n. 73/2018 (m)	224
Assicurazioni			C. cost.	n. 118/2018 (m)	225
ARNOULD	(br)	273	C. cost.	n. 221/2018 (m)	225
CERINI	(br)	268	C. cost.	n. 1/2019 (m)	226
GILMAN-TEMPLEMAN-			C. cost.	n. 94/2019 (m)	761
BLANCHARD-HOPKINS-HART	(br)	1028	Cass. pen.	n. 21281/2018 (m)	226
LEINENA MENDIZABAL	(br)	800	Cass. pen., sez. III	n. 31290/2019 (m)	987
RIZZO	(br)	798	Cass. sez. II	n. 4839/2019 (m)	762
SEVERONI	(br)	264	Cass. sez. II	n. 25331/2019 (m)	987
SEVERONI	(s)	693	Cass. sez. VI	n. 26655/2019 (m)	988
C. cost.	n. 98/2019 (m)	759	App. Roma.	n. 3401/2019 (m)	764
Cass., sez. un.	n. 12565/2018 (m)	760	Cons. St., sez. IV	n. 873/2018 (n)	149
Cass., sez. III	n. 9795/2019 (m)	985	Cons. St., sez. V	n. 1296/2018 (m)	762
Trib. Bergamo	24 luglio 2018 (m)	986	Cons. St., sez. VI	n. 873/2018 (m)	227
Trib. Massa	8 febbraio 2018 (m)	759	TAR Calabria-Catanzaro, sez. I	n. 699/2019 (m)	764
<i>U.S. Court of Appeal</i>	15 febbraio 2018 (m)	985	TAR Friuli-Venezia Giulia	n. 168/2018 (m)	227
<i>U.S. Court of Appeal</i>	19 aprile 2017 (m)	986	TAR Friuli-Venezia Giulia	5 luglio 2017 (m)	763
Auxiliari del trasporto			TAR Puglia-Lecce, sez. I	n. 768/2018 (m)	228
BEVILACQUA	(s)	557	TAR Puglia-Bari, sez. III	n. 1531/2018 (m)	763
DELLACASA	(br)	261	TAR Toscana, sez. III	n. 1551/2018 (m)	228
App. Genova	17 gennaio 2018 (m)	986	TAR Veneto	17 gennaio 2028 (m)	227
Avarie comuni			l. reg. Basilicata	n. 44/2018	1018
LOWNDES & RUDOLF	(br)	271	Diritto internazionale privato		
Comandante			DAVID	(br)	796
LA TORRE	(n)	487	KUNER DIALLO	(br)	263
TRANQUILLI LEALI	(n)	467	IVALDI	(br)	273
Cass. pen., sez. IV	n. 6415/2019 (m)	761	SIA	(i)	55
Cass. sez. lav.	n. 21318/2019 (m)	987	C. giust. UE	C-168/16 C-169/16 (g)	121
Costruzione di veicolo			Cass., sez. un.	12585/2019 (m)	764
d.m. (infrastrutture e trasporti)			Diritto processuale		
	19 giugno 2019	1021	BOCCHESI	(n)	131
d.m. (infrastrutture e trasporti)			LUONGO	(br)	1024
	19 giugno 2019	1021	MARCHIAFAVA	(n)	183
Demanio			PIAIA	(br)	266
CARBONE-MUNARI	(br)	800	SIA	(i)	55
MONTEBELLO	(br)	801	Cass., sez. un.	n. 12585/2019 (m)	990
			Cass., sez. un.	n. 28212/2019 (m)	988
			Cass., sez. un.	n. 32362/2019 (m)	990
			Cass., sez. III	n. 2331/2019 (m)	765

Cass., sez. III	n. 31249/2018 (m)	229
Cass., sez. VI	n. 702/2018 (g)	181
G. pace Palermo, sez. II	n. 1001/2019 (m)	989
Cons. St., sez. V	n. 4779/201 (m)	989
TAR Sicilia-Catania, sez. IV	n. 1540/2019 (m)	765
C. giust. UE	C-168/16 C-169/16 (g)	121
<i>Queen's Bench Division</i>	1 marzo 2018 (m)	228

Fonti normative

ARAGUAS	(br)	799
BENELLI	(n)	214
BOCCHESI	(n)	131
BRANCA	(br)	795
DIBAS FRANCK	(br)	272
DUFRAISSE CHARMILLON	(br)	272
FOGLIANI	(s)	319
FOLCHI	(s)	309
FUSCO	(n)	153
GRIGORIEFF-DE BOURNONVILLE	(br)	1023
IVALDI	(br)	273
KUNERT DIALLO	(br)	263
LOBIANCO	(n)	193
PANI	(n)	208
PAPANICOLOPULU	(br)	1029
PEPŁOWSKA DĄBROWSKA-NAWORT	(br)	1030
REALE	(br)	274
SEVERONI	(br)	264
TRIMARCHI-SCOTT	(br)	1025
WALULIK	(br)	267
YIALLOURIDES	(br)	1031
App. Venezia	5 giugno 2017 (g)	203
G. pace Torre Annunziata	11 luglio 2018 (g)	213

Garanzie

KUNERT DIALLO	(br)	263
LOBIETTI	(i)	855
Trib. Genova	1 febbraio 2017 (m)	230
Trib. Genova	5 marzo 2018 (m)	766
Trib. Torre Annunziata	28 novembre 2018 (m)	991

Imprese di navigazione e di trasporto

CONTRERAS DE LA ROSA	(br)	796
C. cost.	n. 161/2018 (m)	230
C. giust. UE	C-387/17 (m)	991
C. giust. UE	C-513/17 (m)	231
Trib. Bari	9 ottobre 2017 (m)	767
Trib. Grosseto	n. 199/2018 (m)	992
Trib. Roma	12 marzo 2018 (m)	767
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1866	257
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1974	258
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1974	792

Infrastrutture dei trasporti

FUSCO	(n)	153
GUILLE-JUDE	(br)	1028
C. cost.	n. 167/2018 (m)	231
Cons. St., sez. IV	n. 2858/2018 (m)	231
Cons. St., sez. V	n. 6534/2018 (m)	232
Cons. St., sez. V	n. 7031/2018 (m)	233
Cons. St., sez. VI	n. 873/2018 (n)	149
Cons. St., sez. VI	n. 873/2018 (m)	235
Cons. St., sez. VI	n. 1619/2018 (m)	767
TAR Lazio-Roma, sez. III	n. 11841/2017 (m)	234
C. giust. UE	C-210/18 (m)	992
reg. (UE) Parl. e Cons	n. 2019/712	1017
d. lg.	n. 50/2019	1018
d. lg.	n. 57/2019	1018
dir. (UE) Parl. e Cons.	n. 2019/883	1018

Inquinamento del mare

LEIÑENA MENDIZABAL	(br)	800
REVERSO	(fm)	867
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1601	257
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1601	791

Lavoro nelle imprese

KUNERT DIALLO	(br)	263
LAURENCE	(br)	1029
LENZONI MILLI	(n)	962
SIA	(i)	55
C. giust. UE	C-102/16 C-169/16 (m)	235
C. giust. UE	C-168/16 C-169/16 (g)	121

C. giust. UE	C-168/16 C-169/16 (m)	235	<i>Queen's Bench Division</i>	
C. giust. UE	C-631/17 (m)	768		13 settembre 2018 (m) 771
Cass., sez. lav.	n. 5182/2019 (m)	768	<i>UK Court of App.</i>	6 novembre 2018 (m) 771
Cass., sez. lav.	n. 10473/2019 (m)	994	<i>Queen's Bench Division</i>	10 aprile 2019 (m) 996
Cass., sez. lav.	n. 21292/2019 (m)	992		
Cass., sez. lav.	n. 21318/2019 (m)	993		
Cass., sez. lav.	n. 21674/2019 (m)	993		
Trib. Civitavecchia, sez. lav.				
	11 gennaio 2018 (m)	994		
dir. (UE)	n. 2019/1159	1019		
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1926	258		
Lavoro nelle infrastrutture				
FUSCO		(n) 949		
Cass., sez. lav.	n. 27913/2019 (m)	995		
Cass., sez. I	n. 4501/2019 (m)	995		
TAR Calabria-Reggio Calabria, sez. I				
	n. 734/2018 (m)	769		
TAR Friuli-Venzia Giulia	n. 734/2017 (m)	768		
TAR Sicilia, sez. III	n. 875/2019 (m)	996		
reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1974	258		
Locazione				
BENELLI		(n) 214		
G. pace Torre Annunziata				
	11 luglio 2018 (g)	551		
Mare				
CAMARDA		(br) 1026		
SCARPA		(br) 277		
SORMANI		(br) 1031		
SOYER-TETTENBORN		(br) 277		
VON LOGCHEM		(br) 801		
C. giust. UE	C-15/17 (m)	237		
TAR Lazio, sez. II bis	n. 11460/2018 (m)	770		
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1601	257		
Noleggjo				
RODAS PAREDES		(br) 277		
<i>Queen's Bench Division</i>	18 ottobre 2017 (m)	771		
<i>UK Court of Appeal</i>	13 dicembre 2017 (m)	237		
<i>Queen's Bench Division</i>	11 maggio 2018 (m)	237		
Organizzazioni internazionali				
UVA		(br) 627		
Pesca				
TELLARINI		(br) 278		
TAR Molise	n. 689/2018 (m)	238		
C. giust. UE, grande sezione	C-611/17 (m)	772		
Pilotaggio				
Cons. St., sez. V	n. 07188/2018 (m)	773		
Cons. giust. amm. Sic.	n. 1008/2018 (m)	772		
Pirateria				
REALE		(br) 274		
Reati e infrazioni amministrative				
MANCINI		(fm) 116		
MARCHIAFAVA		(fm) 118		
Cass. pen.	n. 21281/2018238 (m)	238		
Cass. pen., sez. III	n. 36/2019 (m)	998		
Cass. pen., sez. III	n. 25993/2019 (m)	773		
Cass. pen., sez. III	n. 31290/2019 (m)	998		
Cass. pen., sez. III	n. 40780/2019 (m)	998		
Cass. pen., sez. IV	n. 11158/2019 (m)	773		
Cass. pen., sez. V	20 novembre 2019 (m)	997		
Cass. pen., sez. V	n. 13687/2019 (m)	997		
Trib. Milano, sez. VII pen.	n. 5825/2018 (m)	997		
d.lg.	n. 83/2019	1021		
Rimorchio				
Cons. reg. sic.	n. 428/2017 (m)	239		
Cons. reg. sic.	n. 429/2017 (m)	239		
<i>U.S. District Court</i>	19 aprile 2017 (m)	999		
Servizi di trasporto				
AICARDI		(br) 802		
BASINI		(br) 268		
KUNERT DIALLO		(br) 263		

RIZZO	(s)	809	dec. (UE) Cons.	n. 2018/1926	792
RUOTOLO-VAIRA	(br)	270	dec. (UE) Cons.	n. 2018/2027	258
RUOTOLO-VAIRA	(br)	799	dec. (UE) Cons.	n. 2018/2027	792
SIA	(br)	1025			
TINCANI	(n)	168			
TULLIO P.	(s)	403			
VICENTE MAMPEL	(br)	271			
C. giust. UE	C-388/17 (m)	774			
C. giust. UE	C-518/17 (m)	239			
C. giust. UE	C-253/18 (m)	774			
C. giust. UE	C-515/18 (m)	1000			
Trib. Prato	n. 112/2019 (ord.) (m)	999			
G. pace Cagliari	n. 124/2018 (ord.) (m)	999			
Cons. reg. sic.	n. 459/2018 (g)	159			
Cons. reg. sic.	n. 459/2018 (m)	240			
d.lg.	n. 139/2018	258			
l.	n. 71/2019	1018			
Soccorso e ricupero					
MONTAS- GENONCEAU	(br)	274			
App. Genova	18 aprile 2018 (m)	241			
Spazio cosmico					
ANCIS	(i)	67			
ESQUIVEL-RODRIGUEZ	(br)	262			
GRECO	(br)	798			
SINCLAIR	(br)	266			
SMITH	(br)	799			
Trasporti in generale					
ANTONINI	(s)	337			
BENELLI	(s)	351			
COMENALE PINTO-ROSAFIO	(s)	367			
CORIGLIANO	(br)	261			
GABASSI	(br)	797			
GASPARI	(s)	14			
GUERRIERO	(br)	583			
JARNE MUÑOZ	(s)	681			
POLLASTRELLI	(br)	1033			
TINCANI	(fm)	861			
ZAMPONE	(fm)	115			
Cons. giust. Sic.	n. 459/2018 (g)	159			
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1926	258			
			dec. (UE) Cons.	n. 2018/1926	792
			dec. (UE) Cons.	n. 2018/2027	258
			dec. (UE) Cons.	n. 2018/2027	792
Trasporto di cose					
ARCALÁ	(s)	603			
BUDGEN-LAMONT BLACK	(br)	279			
CORCIONE	(br)	1026			
CORONA	(s)	519			
CORONA	(br)	1027			
FÉDI	(br)	1027			
JIN	(br)	262			
MANCINI	(n)	905			
MARCHIAFAVA	(n)	183			
ROGERS-CHUAH-DOCKRAY	(br)	1030			
XERRI	(s)	551			
C. giust. UE	C-88/17 (m)	244			
C. cost.	n. 47/2018 (m)	242			
Cass., sez. II	n. 4866/2018 (m)	1000			
Cass., sez. II	n. 28283/2019 (m)	1001			
Cass., sez. III	n. 31249/2018 (m)	243			
Cass., sez. III	n. 2331/2019 (m)	777			
Cass., sez. VI	n. 702/2018 (g)	181			
Cass., sez. VI	n. 702/2018 (m)	242			
App. Bologna	20 dicembre 2018 (m)	1001			
App. Brescia	30 maggio 2018 (m)	778			
App. Genova	4 novembre 2016 (m)	778			
App. Milano	17 maggio 2018 (m)	243			
Trib. Bergamo	24 luglio 2018 (m)	1001			
Trib. Cagliari	17 luglio 2018 (m)	776			
Trib. Ferrara	23 agosto 2018 (m)	777			
Trib. Genova	19 gennaio 2018 (m)	779			
Trib. Genova	22 gennaio 2019 (m)	1002			
Trib. La Spezia	20 giugno 2017 (m)	779			
Trib. Milano	11 luglio 2018 (m)	776			
Trib. Milano	28 agosto 2018 (m)	1002			
Trib. Monza	26 febbraio 2018 (m)	775			
Trib. Venezia	1 settembre 2016 (m)	778			
Trib. Vicenza	10 aprile 2018 (m)	775			
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1875	257			
dec. (UE) Cons.	n. 2018/1875	792			
d.m. (infrastrutture e trasporti)					
	25 giugno 2019	1021			

<i>Queen's Bench Division</i> 31 gennaio 2017 (m) 779	Cons. St., sez. VI n. 7299/2018 (m) 247
<i>U.S. Court of Appeal (11th Circ.)</i>	reg. esec. (UE) Comm n. 2018/1866 792
16 febbraio 2018 (m) 241	d.lg. n. 139/2018 258
<i>Cass. fr</i> 9 maggio 2018 (m) 777	d.lg. n. 139/2018 792
<i>Queen's Bench Division</i>	<i>U.S. Court of Appeals (6th Circ.)</i>
21 dicembre 2018 (m) 779	30 agosto 2017 (m) 247
Trasporto di persone	Tributi e dogana
ANCIS (s) 427	ZENO ZENCOVICH (s) 751
BOCCHESI (n) 131	Cass., sez. I n. 24738/2018 (m) 783
CARDINALI (fm) 865	Cass., sez. V n. 22210/2019 (m) 1005
CHATZIPANAGIOTIS (br) 261	Cass., sez. V n. 24247/2019 (m) 1006
CHEYNEL (br) 1023	Cass., sez. V n. 24252/2019 (m) 1007
CORONA (n) 882	Cass., sez. V n. 25506/2019 (m) 1007
KUCKO (br) 1024	Cass., sez. V n. 27105/2019 (m) 1008
LOBIANCO (i) 845	Cass., sez. trib. n. 23067/2019 (m) 1006
MANCINI (fm) 116	Cons. St., sez. V n. 4779/2018 (m) 1005
MARCHIAFAVA (fm) 118	TAR Lazio-Roma, sez. III- <i>tern.</i> 6032/2018(m) 249
NIGRO (fm) 863	TAR Lazio, sez. III- <i>ter</i> n. 12581/2018 (m) 782
PANI (n) 208	TAR Puglia-Lecce, sez. I n. 1751/2018 (m) 783
PIAIA (br) 266	Comm. trib. reg. Liguria n. 1283/2017 (m) 783
RANJINEH (br) 270	Comm. trib. reg. Milano 20 luglio 2017 (m) 249
TRANQUILLI-LEALI (s) 467	l. reg. Emilia-Romagna n. 8/2019 1017
TRIMARCHI (br) 802	
C. giust. UE C-258/16 (m) 245	Turismo
C. giust. UE C-258/16 (m) 1003	BENELLI (n) 214
C. giust. UE C-330/17 (m) 246	BENELLI (br) 271
C. giust. UE C-501/17 (m) 1004	BOGA (br) 278
C. giust. UE C-537/17 (m) 245	CANNATA-CONTE-TOCCAFONDO (br) 1032
C. giust. UE C-601/17 (m) 245	FINESSI (br) 1032
C. giust. UE C-601/17 (m) 1003	FUSCO (n) 153
C. giust. UE C-159/18 (m) 1004	LIBERATI BUCCIANTI (br) 802
C. giust. UE C-163/18 (m) 1004	LORD (br) 264
Cass., sez. III n. 1584/2018 (m) 780	MARCHIAFAVA (fm) 118
Cass., sez. III n. 9811/2018 (m) 248	MORANDI (s) 651
Cass., sez. III n. 3720/2019 (m) 781	NIGRO (n) 931
Cass., sez. III n. 3978/2019 (m) 780	SANTUARI (br) 802
Cass., sez. VI n. 24869/2018 (g) 191	C. cost. n. 221/2018 (m) 249
Cass., sez. VI n. 24869/2018 (m) 246	Cass. sez. III n. 17724/2018 (m) 250
Cass., sez. VI n. 4962/2019 (m) 781	Cass. sez. III n. 18047/2018 (m) 251
Cass., sez. VI n. 4996/2019 (m) 781	Cass. sez. III n. 18047/2018 (m) 784
App. Venezia 5 giugno 2017 (g) 203	Cass. sez. V n. 27102/2019 (m) 1008
App. Venezia 5 giugno 2017 (m) 248	Cass. sez. V n. 27104/2019 (m) 1009

Cass. pen., sez. V	n. 13687/2019 (m)	1008	SEVERONI	(br)	264
App. Catania	7 aprile 2016 (m)	784	WATT-COLES	(br)	278
App. Reggio Calabria	4 ottobre 2018 (m)	784	ZAMPELLA	(s)	583
G. pace Torre Annunziata			Cass. sez. II	n. 24725/2018 (m)	1009
	11 luglio 2018 (g)	213	Cass. sez. III	n. 4915/2018 (m)	785
G. pace Torre Annunziata			Cass. sez. III	n. 4915/2018 (m)	1009
	11 luglio 2018 (m)	250	Cass. sez. III	n. 16321/2018 (m)	251
Cons. St., sez. IV	n. 873/2018 (m)	149	d.lg.	n. 7/2018	257
l.	n. 84/2019	1021	d.lg.	n. 114/2018	791
Veicoli			d. (infrastrutture e trasporti)		
ABEYRATNE	(br)	795		31 ottobre 2018	257
ANTONINI	(s)	337	d.m. (infrastrutture e trasporti)		
BENELLI	(s)	351		31 ottobre 2018	791
CARDINALI	(n)	919	d.m. (infrastrutture e trasporti)		
LOBILLO	(br)	263		27 maggio 2019	1018
FRANCHI	(br)	796	reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1975	258
GAETA	(br)	269	reg. esec. (UE) Comm.	n. 2018/1975	792
GOJKOVIC LETTE-HOUILLO	(br)	797	reg. del. (UE) Comm.	n. 2019/945	1017
HUTTUNEN	(br)	798	reg. esec. (UE) Comm.	n. 2019/947	1017
LOBRY-MÁZOUZ-WEIL	(br)	264	rettifica dir. (UE)	n. 2016/1629	1017
MAGNOSI	(s)	325	reg. esec. (UE) Comm.	n. 2019/838	1017
PELLEGATTA	(br)	1025	dec. esec. (UE) Comm.	n. 2019/919	1018

INDICE CRONOLOGICO

Giurisprudenza (*)

2016

7 aprile			App. Catania	784
31 maggio	n.	11263	Cass., sez. I	766
1 settembre			Trib. Venezia	778
14 settembre	n.	1629	rett. dir. (UE) Parl. e Cons.	1018
4 novembre			App. Genova	778

2017

31 gennaio			Queen's Bench Division Commercial Court	779
1 febbraio			Trib. Genova	230
19 aprile			U.S. District Court - Eastern District of Louisiana	986, 999
5 giugno	n.	1190 (g)	App. Venezia	203, 248
30 giugno			Trib. La Spezia	779
5 luglio			TAR Friuli Venezia-Giulia	763, 768
20 luglio			Comm. trib. reg. Milano	249
30 agosto			U.S. Court of Appeals (6th Cir.)	247
14 settembre		C-168/16, C-196/16 (g)	C. giust. UE	121, 235
19 settembre	n.	1283	Comm. trib. reg. Liguria	783
30 novembre	n.	11841	Tar Lazio-Roma	223, 234
9 ottobre	n.	428	Cons. reg. sic.	239
9 ottobre	n.	429	Cons. reg. sic.	239
9 ottobre			Trib. Bari	767
18 ottobre			Queen's Bench Division Commercial Court	771
13 dicembre			UK Court of Appeal	237
20 dicembre		C-102/16, C-169/16	C. giust. UE	235
21 dicembre			Queen's Bench Division Commercial Court	780

(*) La lettera (g) indica le sentenze pubblicate integralmente.

2018

11 gennaio		(g) Trib. Civitavecchia, sez. lav.	957, 994
12 gennaio	n. 702	(g) Cass., sez. VI	181, 242
17 gennaio		App. Genova	986
17 gennaio		TAR Veneto	224, 227
19 gennaio		Trib. Genova	779
23 gennaio	n. 1584	Cass., sez. III	780
8 febbraio		Trib. Massa	759
12 febbraio	n. 873	(g) Cons. St., sez. VI	149, 227, 235
15 febbraio		U.S. Court of Appeals (5th Cir.)	985
16 febbraio		U.S. Court of Appeals (11th Cir.)	241
20 febbraio	n. 838/2018	reg. es. (UE) Comm.	1018
20 febbraio	n. 199	Trib. Grosseto	992
26 febbraio		Trib. Monza	775
2 marzo	n. 4915	Cass., sez. III	785, 1009
16 marzo			
-14 maggio	n. 21281	Cass. pen	226
10 aprile		Trib. Vicenza	775
12 aprile	C-258/16	(g) C. giust. UE	131, 245
13 aprile	n. 73	C. cost.	224
20 aprile	n. 9811	Cass., sez. III	248
1 marzo	n. 4866	(g) Cass., sez. II	899, 1000
1 marzo		Queen's Bench Division Admiralty Court	229
2 marzo	n. 47	C. cost.	242
2 marzo	n. 4915	(g) Cass., sez. III	911
2 marzo	n. 1296	Cons. st., sez. V	762
5 marzo		Trib. Genova	766
12 marzo		Trib. Roma	767
14 marzo	n. 1619	Cons. st., sez. IV	767
18 aprile		App. Genova	241
16 marzo			
- 14 maggio	n. 21281	Cass. pen.	238
26 marzo		Queen's Bench Division Commercial Court	243
12 aprile	C-258/16	C. giust. UE	1003
7 maggio	n. 768	TAR Puglia-Lecce	227
9 maggio	n. 17-13030	Cass. fr.	777
11 maggio		Queen's Bench Division Commercial Court	237
14 maggio	n. 2858	Cons. St., sez. IV	231
17 maggio		App. Milano	243
18 maggio			
-23 maggio	n. 5825	(g) Trib. Milano	969, 997
22 maggio	n. 12565	Cass., sez. un.	760

24 maggio	n.	168	TAR Friuli Venezia-Giulia, sez. I	228
29 maggio	n.	6032	TAR Lazio- Roma, sez. III <i>ter</i>	249
30 maggio			App. Brescia	778
31 maggio		C- 537/17	C. giust. UE	245
7 giugno	n.	118	C. cost.	223, 225
21 giugno	n.	16321	Cass., sez. III	251
6 luglio	n.	17724	Cass., sez. III	250
10 luglio	n.	18047	Cass., sez. III	251, 784
11 luglio		C-88/17	C. giust. UE	244
11 luglio			Trib. Milano	776
11 luglio	n.	10550 (g)	G. pace Torre Annunziata	213, 250
17 luglio	n.	161	C. cost.	230
17 luglio			Trib. Cagliari	776
20 luglio	n.	167	C. cost.	231
24 luglio			Trib. Bergamo	986, 1001
30 luglio	n.	459 (g)	Cons. reg. sic.	159, 240
2 agosto	n.	4779	Cons. St., sez. V	989, 1005
23 agosto			Trib. Ferrara	777
28 agosto			Trib. Milano	1002
12 settembre		C-601/17	C. giust. UE	245, 1003
13 settembre			Queen's Bench Division Commercial Court	771
20 settembre		C-518/17	C. giust. UE	240
26 settembre		C-513/17	C. giust. UE	231
4 ottobre			App. Reggio Calabria	785
5 ottobre	n.	24547	Cass., sez. III	246
8 ottobre	n.	24738	Cass., sez. I	783
9 ottobre	n.	24869 (g)	Cass., sez. IV	191, 246
6 novembre			UK Court of Appeal	771
14 novembre	n.	1240	TAR Piemonte-Torino	757
15 novembre		C-330/17	C. giust. UE	246
19 novembre	n.	6534	Cons. St., sez. V	232
23 novembre	n.	1751	TAR Puglia - Lecce	783
26 novembre	n.	11460	TAR Lazio, sez. II <i>bis</i>	770
27 novembre	n.	1551	TAR Toscana	228
28 novembre			G. pace Torre Annunziata	991
30 novembre	n.	1531	TAR Puglia - Bari	763
4 dicembre	n.	31249	Cass., sez. III	229, 243
5 dicembre	n.	221	C. cost.	225, 249
7 dicembre	n.	689	TAR Molise	238
12 dicembre	n.	7031	Cons. St., sez. V	233
12 dicembre	n.	734	TAR Calabria - Reggio Calabria	769
17 dicembre	n.	1008	Cons. giust. amm. Sic.	772
19 dicembre	n.	124	G. pace Cagliari (ord.)	999

20 dicembre	n.	7188	Cons. St., sez. V	773
20 dicembre			App. Bologna	1001
28 dicembre	n.	12581	TAR Lazio, sez. III <i>ter</i>	782
31 dicembre	n.	7299	Cons. St., sez. VI	247

2019

9 gennaio	n.	1	C. cost.	226
22 gennaio			Trib. Genova	1002
23 gennaio		C-387/17	C. giust. UE	991
24 gennaio	n.	6415	Cass. pen, sez. IV	761
29 gennaio	n.	2331	Cass., sez. III	765, 777
1 febbraio	n.	13687	(g) Cass. pen., sez. V	929
8 febbraio	n.	3720	Cass., sez. III	781
12 febbraio	n.	3978	Cass., sez. III	780
14 febbraio	n.	4501	Cass., sez. I	773
14 febbraio	n.	11158	Cass. pen., sez. IV	995
19 febbraio	n.	4839	Cass., sez. II	762
20 febbraio	n.	4962	Cass, sez. VI	781
21 febbraio	n.	4996	Cass, sez. VI	781
21 febbraio	n.	5182	Cass., sez. lav.	768
28 febbraio		C-388/17	C. giust. UE	774
5 marzo	n.	112	Trib. Prato	999
6 marzo	n.	94	C. cost.	761
18 marzo	n.	301	TAR Piemonte - Torino	757
18 marzo	n.	302	TAR Piemonte - Torino	758
18 marzo	n.	303	TAR Piemonte - Torino	758
19 marzo	n.	98	C. cost.	759
25 marzo	n.	875	(g) TAR Sicilia	941, 996
28 marzo	n.	13687	Cass. pen., sez. V	997, 1008
4 aprile		C-501/17	(g) C. giust. UE	871, 1004
5 aprile	n.	36368	Cass. pen., sez. III	998
9 aprile	n.	9795	Cass., sez. III	985
9 aprile	n.	688	TAR Calabria - Catanzaro	764
10 aprile			Queen's Bench Division - Commercial Court	996
15 aprile	n.	10473	Cass. sez. lav.	994
16 aprile	n.	10576	Cass. sez. lav.	761
17 aprile	n.	883/2019	dir. (UE) Parl. e Cons.	1018
30 aprile		C-611/17	C. giust. UE, grande sezione	772
8 maggio		C-253/18	C. giust. UE	774
8 maggio		C-631/17	C. giust. UE	768
10 maggio	n.	12585	Cass. sez. un.	764, 990
22 maggio	n.	3401	App. Roma	764

4 giugno	n.	1001	G. pace Palermo	989
20 giugno	n.	40780	Cass. pen., sez. III	998
24 giugno	n.	1540	TAR Sicilia - Catania	765
26 giugno		C-159/18	C. giust. UE	877, 1004
10 luglio		C-163/18	C. giust. UE	1004
10 luglio		C-210/18	C. giust. UE	992
17 luglio	n.	31290	Cass. pen., sez. III	987, 998
9 agosto	n.	21292	Cass., sez. lav.	992
12 agosto	n.	21318	Cass., sez. lav.	987, 993
23 agosto	n.	21674	Cass., sez. lav.	993
5 settembre	n.	22210	Cass., sez. V	1005
17 settembre	n.	23067	Cass., sez. trib.	1006
30 settembre	n.	24247	Cass., sez. V	1006
30 settembre	n.	24252	Cass., sez. V	1007
3 ottobre	n.	24725	Cass., sez. II	1010
9 ottobre	n.	25331	Cass., sez. II	987
10 ottobre	n.	25506	Cass., sez. V	1007
18 ottobre	n.	26655	Cass., sez. VI	988
23 ottobre	n.	27102	Cass., sez. V	1008
23 ottobre	n.	27104	Cass., sez. V	1009
23 ottobre	n.	27105	Cass., sez. V	1008
24 ottobre		C-515/18	C. giust. UE	1000
30 ottobre	n.	27913	Cass., sez. lav.	995
31 ottobre	n.	28212	Cass., sez. un.	988
4 novembre	n.	28283	Cass., sez. II	1001
20 novembre	n.	47049	Cass., sez. V	997
13 dicembre	n.	32362	Cass., sez. un.	990

Legislazione (*)**2013**

15 gennaio	n.	168/2013	integr. reg. dir. (UE) Parl. e Cons.	1014
------------	----	----------	--------------------------------------	------

2014

23 luglio	n.	90/2014	rett. dir. (UE) Parl. e Cons.	253
18 novembre	n.	881/2014	rett. racc. (UE) Comm.	1013
18 novembre	n.	1301/2014	rett. reg. (UE) Comm.	1014

(*) La lettera (l) indica i provvedimenti pubblicati integralmente.

2016

3 luglio	n. 33	d.m (economia e finanze)	254, 788
14 luglio	n. 1824/2016	rett. reg. del. (UE) Comm.	253
20 settembre	n. 2003/2016	rett. dec. (UE) Cons.	2012

2017

22 gennaio	n. 139	reg. UNECE	256, 788, 790, 793
22 gennaio	n. 140	reg. UNECE	256, 788, 790, 793
22 gennaio	n. 141	reg. UNECE	256, 788, 790, 793
5 maggio	n. 97	com. misto SEE	1013
5 maggio	n. 98	com. misto SEE	1013
7 luglio	n. 145/2017	rett. reg. del. (UE) Comm.	1013
28 dicembre	n. 81	rett. l. reg. Toscana	791

2018

15 gennaio	n. 9	l. reg. Friuli Venezia-Giulia	790
10 marzo	n. 119	d.m. (infrastrutture e trasporti)	255, 789
29 marzo	n. 6	l. reg. Valle d'Aosta	257, 791
4 aprile	n. 986/2018	reg. es. (UE) Comm.	253
18 aprile	n. 970/2018	dir. del. (UE) Comm.	254, 788
26 aprile	n. 36	delibera CIPE	254, 788
27 aprile		d.P. reg. Friuli Venezia-Giulia	256, 791
12 giugno		dec. com. trasp. terr. com. Svizzera	254, 788
21 giugno	n. 57	d.m. (infrastrutture e trasporti)	254, 788
28 giugno	n. 956/2018	reg. (UE) Parl. e Cons.	254, 788
29 giugno	n. 936/2018	dec. es. (UE) Comm.	254
4 luglio	n. 974/2018	reg. (UE) Parl. e Cons.	254, 788
4 luglio	n. 1139/2018	reg. (UE) Parl. e Cons.	254, 788
14 luglio		avv. rett. l.reg. Toscana	257
16 luglio	n. 1034/2018	dec. (UE) Cons.	254, 788
18 luglio	n. 1048/2018	reg. es. (UE) Comm.	254, 788
23 luglio	n. 1042/2018	reg. (UE) Comm.	254, 788
27 luglio	n. 1065/2018	reg. (UE) Comm.	255, 789
7 settembre	n. 114	d.lg.	255, 257, 789, 791
12 settembre	n. 1240/2018	reg. (UE) Parl. e Cons.	255
18 settembre	n. 1296/2018	dec. (UE) Cons.	255, 789
26 settembre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	255, 789
28 settembre	n. 109	d.l.	255, 789
28 settembre	n. 1609/2018	dec. (UE) Cons.	256, 790
5 ottobre		com. (affari esteri)	255, 789

6 ottobre		com. (infrastrutture e trasporti)	255, 789
15 ottobre	n. 1601/2018	dec. (UE) Cons.	256, 257, 790, 791
18 ottobre	n. 1579/2018	reg. es. (UE) Comm.	255, 790
31 ottobre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	257, 791
8 novembre	n. 144	d.P.R.	256, 790
19 novembre	n. 1926/2018	dec. (UE) Cons.	258, 792
22 novembre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	255, 789
22 novembre		accordo internazionale	253, 259, 789
23 novembre	n. 139	d.lg.	256, 258, 790, 792
23 novembre	n. 139/2018	reg. es. (UE) Comm.	258
26 novembre	n. 1875/2018	dec. (UE) Cons.	258, 792
27 novembre		d.m. (giustizia)	256, 790
28 novembre	n. 1866/2018	reg. es. (UE) Comm.	257, 792
28 novembre	n. 63	delibera CIPE	1013
28 novembre	n. 66	delibera CIPE	1011
28 novembre	n. 67	delibera CIPE	1011
29 novembre	n. 2027/2018	dec. (UE) Cons.	257, 792
30 novembre	n. 44	l. reg. Basilicata	1018
4 dicembre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	256, 790
14 dicembre	n. 1974/2018	reg. es. (UE) Comm.	258, 792
14 dicembre	n. 1975/2018	reg. es. (UE) Comm.	258, 792
24 dicembre		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1011
28 dicembre	n. 143	d.l.	256, 790

2019

7 gennaio		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1012, 1015
6 febbraio	n. 225/2019	reg. (UE) Comm.	1011
12 febbraio	n. 250/2019	reg. es. (UE) Comm.	1011
12 febbraio	n. 299/2019	dec. (UE) Cons.	1011
18 febbraio	n. 1	com. misto UE Stati Uniti	1016
4 marzo	n. 292/2019	dec. (UE) Cons.	1012, 1015
7 marzo	n. 392/2019	reg. del. (UE) Comm.	1014
12 marzo	n. 945/2019	reg. del. (UE) Comm.	1017
12 marzo	n. 946/2019	reg. del. (UE) Comm.	1015
14 marzo	n. 413/2019	reg. es. (UE) Comm.	1012
14 marzo		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1011
14 marzo	n. 120	reg. UNECE	1013
18 marzo	n. 430/2019	reg. es. (UE) Comm.	1012
19 marzo	n. 452/2019	reg. (UE) Parl. e Cons.	1012
25 marzo	n. 494	reg. (UE) Parl. e Cons.	1012
25 marzo	n. 501	reg. (UE) Parl. e Cons.	1012
25 marzo	n. 503	reg. (UE) Parl. e Cons.	1012

1 aprile		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1012
4 aprile	n. 5	delibera CIPE	1016
4 aprile	n. 7	delibera CIPE	
5 aprile	n. 554/2019	reg. (UE) Comm.	1013
8 aprile	n. 659/2019	dec. (UE) Cons.	1013
8 aprile	n. 572/2019	dec. (UE) Cons.	1013
15 aprile	n. 702/2019	dec. (UE) Cons.	1013
15 aprile	n. 703/2019	dec. (UE) Cons.	1013
15 aprile	n. 704/2019	dec. (UE) Comm.	1013
17 aprile	n. 712/2019	reg. (UE) Parl. e Cons.	1017
17 aprile	n. 883/2019	dir. (UE) Parl. e Cons.	1014
17 aprile	n. 65/CSR	acc. conf. perm. St., reg. e prov. aut.	2015
30 aprile	n. 720/2019	dec. (UE) Cons.	1013
2 maggio		d.m. (interno)	1015
6 maggio	n. 709/2019	dec. es. (UE) Cons.	1013
14 maggio	n. 50	d.lg.	1015, 1018
14 maggio	n. 57	d.lg.	1018
14 maggio	n. 978	reg. (UE) Comm.	1016
14 maggio	n. 851/2019	dec. (UE) Cons.	1014
16 maggio	n. 772/2019	reg. es. (UE) Comm.	1014
16 maggio	n. 773/2019	reg. es. (UE) Comm.	1015
16 maggio	n. 774/2019	reg. es. (UE) Comm.	1014, 1015
16 maggio	n. 777/2019	reg. es. (UE) Comm.	1014, 1015
16 maggio	n. 779/2019	reg. es. (UE) Comm.	1014
20 maggio	n. 28	delibera CIPE	1016
24 maggio	n. 947/2019	reg. es. (UE) Comm.	1015, 1017
27 maggio		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1018
29 maggio	n. 10	l. reg. Liguria	1017
30 maggio		com. (infrastrutture e trasporti)	1012
4 giugno	n. 919/2019	dec. es. (UE) Comm.	1015, 1018
8 giugno		com. (infrastrutture e trasporti)	1015
14 giugno	n. 53	d.l	1019
17 giugno	n. 1094	dec. es. (UE) Comm.	1016
18 giugno	n. 997/2019	dir. (UE) Cons.	1016
19 giugno		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1021
20 giugno	n. 1159/2019	dir. (UE) Parl. e Cons.	1020
20 giugno	n. 1239	reg. (UE) Parl. e Cons.	1021
25 giugno		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1013, 1021
26 giugno		d.m. (infrastrutture e trasporti)	1021
27 giugno	n. 8	l. reg. Emilia Romagna	1016, 1017
28 giugno	n. 1119	dec. es. (UE) Comm.	1016
1 luglio	n. 136	reg. UNECE	1016
1 luglio		accordo internazionale	1022

4 luglio			(g) deliberazione Aut. reg. trasp.	1035
5 luglio			d.m. (infrastrutture e trasporti)	1016
11 luglio	n.	71	l.	1018
22 luglio			d.m. (sviluppo economico)	1016
22 luglio	n.	83	d.lg.	2021
24 luglio	n.	73	l.	2021
6 agosto	n.	84	l.	1016, 2021
22 agosto	n.	83	rett. reg. UNECE	1016
19 dicembre	n.	334/2019	reg. del. (UE) Comm.	1012
28 dicembre			accordo internazionale	1040



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
ISTITUTO DI DIRITTO PRIVATO

IL CINQUANTENARIO DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

(Cagliari, 28-30 marzo 1992)

a cura di

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.D.I.T. Editrice — Cagliari 1993

Pag. VII/476

Prezzo € 50,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: ediziontav@ediziontav.it

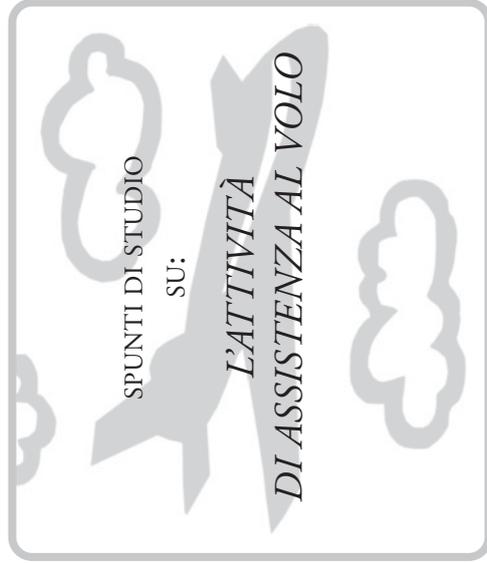
30 marzo 1942 - 30 marzo 1992. La celebrazione del cinquantesimo genetliaco del codice della navigazione è avvenuta a Cagliari, con un convegno, i cui atti sono raccolti nel volume che si presenta e di cui si riporta l'indice.

Il convegno ha rappresentato anzitutto un momento di riflessione molto pregnante, perché ha consentito di fare il punto sugli istituti della materia, verificando l'attualità delle soluzioni normative ad essi proprie. D'altro lato, ha fornito l'opportunità di aggregare proficuamente in unico contesto i più validi studiosi del diritto speciale e del diritto «comune», realizzando un inestimabile interscambio di idee ed esperienze, che la presente pubblicazione ha l'ambizione di tramandare.

INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — ANTONIO SERRA, *Dal codice di commercio al codice della navigazione* — ANTONIO LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione* — SERGIO MARIA CARBONE, *Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione* — RITA TRANQUILLI LEALI, *Evoluzione della normativa sul demanio marittimo con riferimento alla destinazione turistico-ricreativa* — MARIA LUISA CORBINO, *Il lavoro portuale* — MAURO CIRICO, *Incidenza della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità europee 10 dicembre 1991 su alcuni aspetti pubblicistici della disciplina delle imprese per operazioni portuali* — GIUSEPPE VERMIGLIO, *La nave e l'aeromobile*; ALFREDO ANTONINI, *Profili privatistici della navigazione da diporto* — GIORGIO OPPO, *L'impresa di navigazione (cinquant'anni dopo)* — FRANCO FARINA, *Dagli atti di commercio di rilevanza marittima all'impresa di navigazione* — FRANCESCO BERLINGIERI, *Responsabilità dell'armatore e relativa limitazione* — GUIDO DE VITA, *I servizi marittimi* — GABRIELE SILINGARDI, *I servizi aerei* — GUSTAVO ROMANELLI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile* — DANTE GAETA, *Il noleggio di navi* — TITO BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo* — ENZO FOGLIANI, *Prospettive di riforma dell'art. 423 cod. nav.* — GIUSEPPE GUERRERI, *Esigenze di adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone* — PIETRO MASI, *I documenti del trasporto marittimo e aereo di cose* — LUCIANO MURTAS, *La documentazione del trasporto marittimo e aereo di cose tra disciplina codicistica e prassi* — FRANCESCO SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante* — GIACINTO MINNOCCI, *L'ente nazionale della gente dell'aria* — GIORGIO RIGHETTI, *La contribuzione alle avarie comuni* — ENZIO VOITTI, *L'assistenza e il salvataggio* — GUIDO CAMARDA, *La difesa dell'ambiente nel corso delle operazioni di assistenza e salvataggio* — MICHELE M. COMENALE PINTO, *Soccorso e misure antinquinanti* — ELIO FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche* — SERGIO LA CHINA, *Le disposizioni processuali del codice della navigazione* — LUIGI CONCAS, *Le disposizioni penali e disciplinari del codice della navigazione* — GABRIELE PESCATORE, *Sintesi conclusiva*.

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»



I.S.DI.T. Editrice — Cagliari 1994

Pag. 110

Prezzo € 11,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di *Antonino Vahveri*
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionaviav@edizionaviav.it

Raccolta di scritti dovuti all'impegno di giovani studiosi del diritto speciale che, a conclusione di un seminario di studi diretto dal Prof. Gustavo Romanelli presso l'Istituto di diritto della navigazione dell'Università di Roma "La Sapienza" - Facoltà di Giurisprudenza, si sono dedicati ad un'attenta valutazione giuridica degli elementi che caratterizzano l'assistenza al volo.

Inquadrate la natura giuridica dell'Ente preposto al controllo del traffico aereo e dell'attività dallo stesso fornita, gli Autori analizzano i rapporti esistenti tra l'Ente e l'Aeronautica militare e quelli tra il controllo del traffico aereo ed il comandante dell'aeromobile nonché la struttura dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea - Eurocontrol di nuova costituzione, fino ad esaminare il problema dei limiti al diritto di sciopero dell'operatore di a.t.c. posti dalla legge 146/90.

INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI, *Presentazione* — GUSTAVO ROMANELLI, *Assistenza al volo: da attività di polizia della navigazione a prestazione di servizio* — ISABELLA FERRETTI-MAURIZIO CORAIN-STEFANO PIRAS, *Brevi note sulla natura giuridica dell'AAAVTAG e sul rapporto di lavoro del controllore del traffico aereo* — CLAUDIA GIARDINA-MARTINA BARONI, *EUROCONTROL: Struttura ed organizzazione* — LUIGI GUCCIONE-GIUSEPPE PISTRITTO-FABIO TAGLIALATELA, *Il rapporto tra AAAVTAG ed aeronautica militare* — ROBERTO LIBRANDI-ROBERTO CAMILLETTI, *Rapporti tra controllore del traffico aereo e comandante dell'aeromobile* — ISABELLA FERRETTI-MAURIZIO CORAIN-STEFANO PIRAS, *Limiti al diritto di sciopero del controllore del traffico aereo e rischio di precettazione.*

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO
SU:

LE CONDIZIONI GENERALI DEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE

a cura di
GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.D.I.T. Editrice — Cagliari 1997

Pag. 196

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di Antonino Valveri
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionaviav@edizionaviav.it

Sotto la direzione di Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio sono stati raccolti in un volume, del quale si riproduce l'indice, i risultati cui è pervenuto un gruppo di ricerca costituito presso l'Istituto di Diritto della Navigazione della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Roma "La Sapienza" presentato ufficialmente l'8 luglio 1997.

Il lavoro, che analizza approfonditamente le condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone, tema particolarmente attuale a seguito del recepimento della direttiva comunitaria 93/13 sulle clausole abusive, costituisce l'unico contributo sistematico sull'argomento, che, realizzando un equo contemperamento tra teoria e prassi, si propone quale valido strumento di ausilio per tutti gli operatori del settore.

INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI-LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* — MARINA CASTRUCCI-FRANCESCA D'ORSI-CORINNA FEDELI, *Il biglietto aereo nella disciplina legale e nell'art. 3 delle Condizioni Generali Alitalia* — DANIELA COLOMBO-FRANCESCA FOTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali* — MASSIMILIANO COLAFIGLI, *I doveri di comportamento del passeggero a bordo dell'aeromobile nelle condizioni generali di trasporto* — CRISTINA DI GIOVANNI-PATRIZIA PERRONE, *Le prestazioni accessorie nel contratto di trasporto aereo di persone e l'art. XIII delle condizioni generali* — FRANCESCA SMIRLOLDO, *L'art. VIII sul rifiuto al trasporto e l'art. 1679 c. civ.* — DONATELLA BOCCHESE, *Problemi di «conoscibilità» e di «esclusione» delle clausole vessatorie ed abusive nelle condizioni generali di contratto e di trasporto Alitalia.*

I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

Atti del Convegno

LA RIFORMA DEI PORTI: REALTÀ E PROSPETTIVE

Santa Margherita di Pula (Cagliari) 3-7 settembre 1997

Incontro di studio del dottorato di ricerca in
Diritto della Navigazione e dei Trasporti
sede amministrativa Università di Messina, sedi consorziate
Università di Cagliari, Catanzaro e Roma "La Sapienza"

a cura di
LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.D.I.T. Editrice
Cagliari 1998

Pag. 162

Prezzo € 32,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

La riforma dei porti, iniziata con la legge di base 28 gennaio 1994 n. 84, intitolata «riordino della legislazione in materia portuale», è stata completata con l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1996 n. 647, che ha finalmente convertito in legge il decreto legge 21 ottobre 1996 n. 535.

All'assetto normativo del comparto è stato dedicato un convegno, tenuto a Santa Margherita di Pula (Cagliari) dal 3 al 7 settembre 1997, i cui atti sono raccolti nel volume che si presenta e di cui si riporta l'indice.

Il convegno ha rappresentato un necessario momento di riflessione sul tema, proponendo una verifica delle tematiche più rilevanti in relazione allo stato di attuazione della legge 84/94 e, soprattutto, una proiezione in vista del cammino ancora da compiere, anche alla luce della recente novella legislativa.

I lavori del convegno, che la presente pubblicazione ha l'ambizione di tramandare, rappresentano un utile punto di riferimento sia per gli studiosi della materia, che per i legali e per gli operatori economici a vario titolo coinvolti nelle vicende del settore.

INDICE SOMMARIO

Introduzione — Relazioni: SANDRO USAI, Il porto come industria — ITALO FERRARI, Il piano regolatore portuale — RENATO FERRARO, L'autorità marittima — STEFANO ZUNARELLI, La successione delle società alle organizzazioni portuali — GASPARE CULIBERTI, L'autorità portuale — GIUSEPPE VERMIGLIO, L'organizzazione delle operazioni portuali — ENRICO ALTIERI, La fornitura del lavoro portuale temporaneo — Interventi: GUIDO CAMARDA, Note sulle competenze delle autorità portuale e marittima e su altre problematiche connesse con la legge di riforma — WANDA D'ALESSIO, Le autorità portuali nella fase di transizione — RITA TRANQUILLI LEALI, Le funzioni di polizia e di sicurezza della navigazione tra autorità marittima ed autorità portuale — CHIARA TINCANI, L'autorità portuale e la concorrenza — ALBERTO IMPRODA, La questione delle essential facilities ed il diniego di accesso alle infrastrutture portuali — ALFREDO RINALDI BACCCELLI, Parallelismo fra tariffe portuali e aeroportuali — GABRIELE SILINGARDI, Considerazioni conclusive.

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO

SU:

**ASPETTI DELLA
NORMATIVA COMUNITARIA
SUI SERVIZI AEREI**

c. d. terzo pacchetto

a cura di

GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.DI.T. Editrice — Cagliari 1999

Pag. 160

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

Nell'ambito di un gruppo di ricerca di giovani studiosi coordinato da Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio e costituito presso l'Istituto di diritto della navigazione della facoltà di Giurisprudenza dell'Università La Sapienza di Roma, è stata realizzata una raccolta di studi che si prefigge l'obiettivo di analizzare l'incidenza, nel settore dei trasporti aerei, del cosiddetto terzo pacchetto CEE (reg. 2407/92, 2408/92, 2409/92), con il quale è stata portata a compimento la terza fase delle liberalizzazioni dei cieli europei.

I saggi, i cui argomenti è possibile leggere nel sommario che segue, si caratterizzano per un equilibrato contenimento fra ricostruzione dogmatica degli istituti trattati e approfondimento degli aspetti attinenti alla loro concreta applicazione. Ne risulta un'opera che può costituire un valido aiuto per gli operatori del settore, soprattutto per l'attenzione prestata alle modalità con cui gli organismi pubblici (comunitari e nazionali) attuano questa normativa.

INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI-LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — DONATELLA BOCCHESE-ITZIANA CRUSCUMAGNA-MASSIMO GALDI, *Il rilascio delle licenze di esercizio ai tettoni aerei* — GIANLUCA CESARINI-PAOLA CHIOCCI, *Certificato di operatore aereo* — STEFANIA SANTINI-PAOLA ZEGRETTI, *La liberalizzazione del trasporto aereo infracomunitario: rapporti tra normativa comunitaria e disciplina nazionale* — AMELIA ITALIANO-MARIA LUCIA PANETTA, *La riserva di cabotaggio nei trasporti intracomunitari* — VITO RICCARDO CERVELLI-DANIELA COCCIA-MANUELA COSTA-LINDA PASQUI, *Brevi considerazioni sull'incidenza del regolamento CEE 2409/92 sul sistema delle tariffe aeree* — FEDERICO BIANCA, *Appunti sulla natura giuridica degli slots aeroportuali*.

MICHELE DE MEO

WANNA SACCOMANNINO

BIBLIOGRAFIA GENERALE ITALIANA
DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA
DAL 1900 AL 2000

I.S.DI.T. EDITRICE
Cagliari 2000

Pag. 160

Prezzo € 42,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniaiv@edizioniaiv.it

Riprendendo un antico progetto, gli Autori hanno realizzato questa rassegna bibliografica italiana in tema di diritto aereo, che si presenta di particolare utilità pratica. L'articolazione secondo un analitico indice per materia consente di individuare con rapidità i diversi contributi dottrinari (monografie, saggi, articoli di riviste giuridiche) sugli specifici argomenti, ordinati a loro volta cronologicamente.

Si tratta di un'opera di prima consultazione, di cui potranno giovare i professionisti e pratici del settore che può costituire un valido strumento per i giovani che preparano tesi di laurea in materia di diritto aereo

INDICE SOMMARIO

- INTRODUZIONE di Michele de Meo
- PREMESA di Leopoldo Tullio
- **INDICE PER MATERIA:** 1. **IL DIRITTO AEREO IN GENERALE;** 1.1 Opere di carattere generale; 1.1.1 manuali; 1.1.2 articoli; 1.1.3 bibliografia; 1.2 Insegnamento del diritto aereo; 1.3 Autonomia del diritto aereo; 1.4 Congressi di diritto aereo; 1.5 Codificazione ed unificazione del diritto aereo; 1.6 Diritto internazionale privato; 1.7 Il diritto aereo in ordinamenti stranieri; 1.8 Giurisprudenza; 2. **AVIAZIONE CIVILE;** 2.1 Convenzioni internazionali sulla aviazione civile; 2.2 Organizzazioni internazionali; 2.3 Traffici aerei e compagnie di navigazione; 2.4 L'aviazione e la Comunità Europea; 2.5 L'amministrazione dell'aviazione in Italia; 3. **DIRITTO INTERNAZIONALE DELL'ARIA;** 4. **AEROPORTI E IMPIANTI AEROPORTUALI;** 4.1 Generalità; 4.2 Aeroporti ed isole galleggianti; 4.3 Servizi aeronautiche; 4.4 Gestione degli aeroporti; 4.5 Controllo del traffico aereo; 5. **L'AEROMOBILE;** 5.1 Generalità; 5.2 Aeromobili di stato e aeromobili privati; 5.3 Costruzione degli aeromobili; 5.4 Proprietà e pubblicità aeronautica; 5.5 Nazionalità e immatricolazione; 5.6 Sequestro conservativo e convenzione di Roma del 1933; 5.7 Responsabilità dell'esercente e diritti reali di garanzia; 5.8 Convenzione di Ginevra del 1948 sul riconoscimento dei diritti sugli aeromobili; 6. **GENTE DELL'ARIA;** 6.1 Generalità; 6.2 Comandante di aeromobile; 7. **ATTI DI STATO CIVILE NELLA NAVIGAZIONE AEREA;** 8. **CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELL'AEROMOBILE;** 8.1 Generalità. Locazione e Noleggio; 8.2 Contratto di trasporto aereo; 8.3 Accordi internazionali sul trasporto aereo; 8.4 Lettera di trasporto aereo; 8.5 Responsabilità nel trasporto aereo; 8.6 Trasporti combinati; 8.7 Giurisprudenza; 9. **SINISTRI AERONAUTICI;** 10. **AVARIE COMUNI;** 11. **RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI;** 11.1 Urto; 11.2 Danni a terzi in superficie; 11.3 Convenzioni di Roma; 12. **ASSISTENZA E SALVATAGGIO - RITROVAMENTO DI RELITTI;** 13. **ASSICURAZIONI;** 14. **NORME PENALI E DISCIPLINARI DELLA NAVIGAZIONE AEREA;** 14.1 Generalità; 14.2 Pirateria aerea; 15. **RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE INTERNAZIONALI;** 16. **GUERRA AEREA E AEROMOBILI MILITARI**
- **AUTORI IN ORDINE ALFABETICO**

I.S.D.I.T.

Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti



Università degli Studi di Cagliari
Facoltà di Giurisprudenza
Dipartimento di Scienze Giuridiche

CONTINUITÀ TERRITORIALE E SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO

Atti del convegno di Cagliari,
30 giugno - 1 luglio 2000

a cura di
LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.D.I.T. Editrice - Cagliari 2001

Pag. 244

Prezzo € 42,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizioniaiv@edizioniaiv.it

Le esigenze di continuità territoriale delle comunità periferiche e gli obblighi di servizio pubblico costituiscono obiettivi e strumenti sui quali non è stata finora condotta alcuna indagine di respiro completo ed organico.

Per colmare tale lacuna è stato dedicato al tema uno specifico momento di riflessione con il convegno tenuto a Cagliari il 30 giugno, 1° luglio 2000, simposio dal quale è emersa in tutta la sua problematicità la dialettica in atto tra il libero mercato dei servizi marittimi e le esigenze di carattere sociale a cui tali servizi debbono assolvere.

Tale dialettica si è manifestata particolarmente attuale in seguito al processo di transizione da un sistema sedimentato di sovvenzioni che intervengono intensamente nella realtà di collegamenti marittimi, ad una situazione regolata viceversa dalla normativa comunitaria (in specie il reg. CEE 92/3577) che tende alla liberazione del mercato da tali interventi condizionanti.

Il presente volume raccoglie gli atti del convegno con l'obiettivo di sottoporne le risultanze all'attenzione degli studiosi e degli operatori, nella certezza che potranno rappresentare un utile punto di riferimento in materia.

INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA, *Presentazione* – MASSIMO DEIANA, *Introduzione* – MARIO FLORIS, *Saluto del Presidente della Regione Sardegna* – MICHELE COMENALE PINTO, *Saluto in rappresentanza del Sottosegretario ai Trasporti e Navigazione* – **Relazioni:** GIUSTAVO ROMANELLI, *Osservazioni* – PIETRO CIARLO, *La mobilità delle persone tra libertà e diritti costituzionalmente garantiti* – GIUSEPPE VERMIGLIO, *I servizi di traghetto nel quadro dell'ordinamento portuale* – ANGELO LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto di persone* – MAURIZIO RIGUZZI, *I servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato* – GUIDO DE VITA, *Osservazioni* – PAOLO FOIS, *Cabotaggio marittimo e libera prestazione di servizi* – ANTONIO SERRA, *Servizi marittimi sovvenzionati e concorrenza* – ALFREDO ANTONINI, *Gli obblighi di servizio pubblico e gli atti di stato nel trasporto marittimo* – **Interventi:** GUIDO RINALDI BACCCELLI, *Servizi marittimi e diritto di sciopero* – GIAN MICHELE ROBERTI, *Alcune considerazioni sui servizi pubblici sovvenzionati* – BENIAMINO CARNEVALE, *Sulla concorrenza tra vettori nel traffico con le isole* – FRANCESCO CARUSO, *Servizi di trasporto marittimo e principi comunitari* – **Tabola rotatoria:** LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* – ROSARIO FOTI (Ministero dei Trasporti e della Navigazione) – FRANCO MANCA (Assessorato regionale dei Trasporti) – ITALO FERRARI (Autorità Portuale di Cagliari) – LUCA SISTO (Confitarma) – GIAN MICHELE ROBERTI (Tirrenia di Navigazione) – MASSIMO MURA (Moby Lines) – VIRGILIO CIMASCHI (Grandi Navi Veloci Grimaldi Group) – FABIO DI NUNZIO (Ferrovie dello Stato spa) – EUAN LONMON (Corsica Sardinia Ferries) – PIERRE CANU (Lloyd Sardegna) – ANTONIO MUSSO (Gruppo Grandi) – **Reptiche ed osservazioni conclusive.**

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO

SU:

IL CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO (VTS)

a cura di

GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.D.I.T. Editrice — Cagliari 2002

Pag. 188

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

Raccolta di scritti sul tema del sistema del controllo del traffico marittimo (VTS - Vessel Traffic System) redatti da un gruppo di giovani studiosi costituito presso l'Istituto di diritto della navigazione dell'Università di Roma "La Sapienza" sotto la direzione di Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio.

Gli argomenti oggetto delle relazioni riguardano problemi di grande interesse ed attualità tenuto conto della recente legge 7 marzo 2001 n. 51 le cui disposizioni in tema di VTS rappresentano un primo significativo passo verso la concreta realizzazione di un sistema di controllo del traffico marittimo di cui le navi mercantili, in transito nelle acque territoriali, sono tenute obbligatoriamente a servirsi.

Le relazioni sono precedute da una diffusa riflessione sui temi più significativi dell'attività di controllo del traffico marittimo svolta dal Prof. Gustavo Romanelli. Gli Autori, dopo avere illustrato la normativa elaborata nel Regno Unito in tema di attuazione del VTS, si dedicano all'esame dei delicati temi quali la natura dell'attività espletata dal VTS, il coordinamento con l'organizzazione della ricerca e salvataggio marittimo prevista dalla Convenzione di Amburgo del 1979 alla quale l'Italia ha dato attuazione con d.P.R. 28 settembre 1994 n. 662, il rapporto tra autorità ed operatore di VTS da un lato e l'armatore ed il comandante della nave dall'altra, il problema della responsabilità del gestore del VTS per eventuali mancanze degli addetti al servizio nello svolgimento dei loro compiti, per finire con un primo giudizio sulle disposizioni in tema di VTS contenute nella legge 7 marzo 2001 n. 51.

INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — GUSTAVO ROMANELLI, *L'assistenza VTS: un primo parziale inventario dei connessi problemi giuridici* — GIOVANNI MARCHIAVA, *L'esperienza inglese in materia di VTS* — GIOVANNA MESSERE-DONATELLA ROSSI, *La natura giuridica dell'attività espletata dal VTS* — SAVERIO GALASSO, *Comi sul coordinamento del soccorso in mare, la relativa organizzazione ed il rapporto con il VTS* — RAFFAELE MONTANARO, *Rapporto tra autorità STM e comandante* — MASSIMILIANO DE FEO-CRISTINA DE MARZI, *Profili di responsabilità nell'esercizio del VTS* — ALESSANDRO ZAMPONE, *La legge 7 marzo 2001 n. 51 ed il sistema di controllo del traffico marittimo.*

I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 9

LA GESTIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN AMBITO PORTUALE

Atti del convegno di Civitavecchia
(8 aprile 2003)

a cura di
LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

Edizioni AV – Cagliari 2004

Pag. 94

Prezzo € 10,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniaav@edizioniaav.it

L'applicazione della normativa vigente in materia di valutazione del rischio per la movimentazione di merci pericolose in ambito portuale richiede approfondimenti e precisazioni per evitare l'eventuale paralisi dei traffici o comunque situazioni penalizzanti per gli operatori portuali.

Tali considerazioni hanno condotto ad un momento di incontro e confronto fra le posizioni ed i punti di vista dei diversi soggetti coinvolti nello scenario portuale, di cui il presente volume riproduce gli atti.

INDICE SOMMARIO

- PRESENTAZIONE
LEOPOLDO TULLIO
- INDIRIZZI DI SALUTO
ALDO DE MARCO – ALESSIO DE SIO – PIETRO MARADEI
- RELAZIONI
EUGENIO SICUREZZA, *Merci pericolose in ambito portuale: le azioni di competenza dell'autorità marittima* – MASSIMO DEIANA, *Autorità portuale e gestione delle merci pericolose: il quadro normativo di riferimento* – GUIDO CAMARDA, *Profili di responsabilità per la movimentazione di merci pericolose in ambito portuale* – ENRICO PIERANTOZZI, *Le Autorità portuali ed il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272* – UBALDO COSTA, *HACPACK: Sostituzioni e movimentazione delle merci pericolose in ambito portuale* – MARIA ROSARIA DI SOMMA, *Problematiche della movimentazione di sostanze petrolifere in ambito portuale*.
- INTERVENTI
FRANCESCO LAMANNA, *Brevi note sulla gestione delle merci pericolose in ambito portuale*.

I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 10

TRASPORTI E GLOBALIZZAZIONE MATERIALI PER UNA RICERCA

Atti del convegno di Civitavecchia
(8 aprile 2003)

a cura di

ALESSANDRA XERRI

Edizioni AV - Cagliari 2004

Pag. 204

Prezzo € 25,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

Il volume raccoglie i risultati della ricerca su "trasporto e globalizzazione", condotta dalle Università di Cassino e di Roma - Tor Vergata e finanziata dal CNR, anche attraverso la pubblicazione e la elaborazione degli atti di incontri di studio tenutisi nell'ambito della ricerca stessa.

Si tratta di un approfondimento di carattere interdisciplinare che si prefigge di fornire possibili risposte ai problemi del trasporto legati al diritto commerciale ed al diritto della navigazione al fine di enucleare un concetto di trasporto inteso come chiave di lettura della globalizzazione e dell'integrazione.

INDICE SOMMARIO

• PRESENTAZIONE

ALESSANDRA XERRI

• RINGRAZIAMENTO AI SOSTENITORI DELL'INIZIATIVA

ALESSANDRA XERRI

• RELAZIONI

ALESSANDRA XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto della navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema* – PIETRO MASI, *Il sistema dei trasporti tra organizzazione e mercato e le logiche dell'integrazione degli operatori* – GERARDO MASTRANDREA, *Riflessioni giuridico-economiche su liberalizzazione e privatizzazione nel settore dei trasporti* – MASSIMO DEIANA, *Il trasporto fra attività d'impresa e servizio pubblico* – ELDA TURCO BULGHERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea* – SILVIO BUSTI, *Profili innovativi nella disciplina comunitaria del trasporto ferroviario* – FAUSTO CERETI, *L'integrazione dei trasporti nel settore aereo: il punto di vista operativo* – MICHELE M. COMENALE PINTO, *Sicurezza della navigazione aerea e gestione dell'infrastruttura aeronautica e dei servizi di assistenza a terra* – EUGENIO SICUREZZA, *Spunti di riflessione sul ruolo del Port State Control* – GIUSEPPE MAGLIOZZI, *Tendenze evolutive e security dei tra sporti marittimi* – MARZIA BALZANO, *Spunti in tema di sicurezza e concorrenza nei servizi di trasporto* – SILVIO MAGNOSI, *Dal "trasferimento" alla "attività di logistica": qualche spunto di riflessione su un'evoluzione giuridica* – ELEONORA PAPI, *Evoluzione del trasporto nel contesto della globalizzazione* – MARIO VALENTE, *Il trasporto marittimo nel Lazio: ipotesi di un sistema portuale "regionale"* – FABIOLA MASSA, *La normalizzazione dei trasporti e l'interferenza della proprietà intellettuale.*



I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
Quaderno n. 11

Atti del Convegno

AEROPORTI e RESPONSABILITÀ

Cagliari, 24-25 ottobre 2003

a cura di
MASSIMO DEIANA

Edizioni AV - Cagliari 2005

Pag. 192

Prezzo € 22,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di Antonino Valveri
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionavi@edizionavi.it

L'idea di un convegno sulle responsabilità in ambito aeroportuale e della pubblicazione di un volume che ne raccoglie gli atti nasce dalla constatazione che l'aeroporto costituisce un ambito spaziale all'interno del quale opera una molteplicità di soggetti con competenze diverse e, conseguentemente, con differenti livelli ed ambiti di responsabilità.

Partendo da tale semplice assunto, si è ritenuto utile stimolare un momento di riflessione unitaria sui profili di responsabilità scaturenti dalle attività poste in essere nell'ambito aeroportuale, profili che pur diversi risultano collegati dal minimo comune denominatore spaziale della struttura aeroportuale.

La riflessione si è articolata secondo una formula innovativa che ha visto le tematiche individuate affrontate a due voci; così al fianco del giurista si è sentita l'opinione dell'operatore, chiamato a far emergere le sensibilità e le esigenze della pratica.

INDICE SOMMARIO

- PRESENTAZIONE – MASSIMO DEIANA
- INTRODUZIONE – LEOPOLDO TULLIO
- RELAZIONI
 - GERARDO MASTRANDREA-LUCIANO TICCA
Obblighi e responsabilità del gestore aeroportuale
 - FRANCESCO MORANDI-GIORGIO DE STEFANI
Obblighi e responsabilità del direttore di aeroporto
 - MICHELE COMENALE PINTO-MASSIMO GARBINI
Obblighi e responsabilità del controllore del traffico aereo
 - UMBERTO LA TORRE-SALVATORE CARBONI
Obblighi e responsabilità del controllore della sicurezza
 - MASSIMO DEIANA-LEOPOLDO CONFORTI
Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo
 - MASSIMILIANO PRAS-FEDERICO NUCCI
Obblighi e responsabilità dell'operatore di handling
- INTERVENTI – GUIDO RINALDI BACCELLI-FRANCESCA PELLEGRINO
- CONCLUSIONI – STEFANO ZUNARELLI

I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
Quaderno n. 12

Studi su

NEGATO IMBARCO, CANCELLAZIONE DEL VOLO E RITARDO NEL TRASPORTO AEREO

a cura di
MASSIMO DEIANA

Edizioni AV - Cagliari 2005

Pag. 296

Prezzo € 28,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di Antonino Valveri
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionavi@edizionavi.it

Con il regolamento (CE) 261/2004 dell'11 febbraio 2004, la Comunità europea ha adottato un nuovo strumento volto a migliorare il livello di protezione dell'utente in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato nell'ambito della prestazione di trasporto aereo di passeggeri.

Sia sotto il profilo dell'estensione dell'ambito di applicazione della nuova disciplina che sotto quello della tutela sostanziale garantita al passeggero, il risultato ottenuto, ad una prima valutazione effettuata sulla carta, appare di sostanziale rafforzamento dei diritti e delle prerogative del passeggero rispetto al precedente regolamento (CEE) 295/1991.

Il presente volume costituisce la prima ed approfondita riflessione della dottrina italiana sul nuovo regime, entrato effettivamente in vigore il 17 febbraio 2005, e si sviluppa con interventi specifici su ciascuno dei singoli aspetti della nuova normativa.

INDICE SOMMARIO

• PRESENTAZIONE

- LEOPOLDO TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi* — MASSIMO DEIANA, *Riflessioni a margine del nuovo regolamento comunitario n. 261 del 2004* — MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, *La responsabilidad del transportador aéreo derivada de la denegación del embarque, la cancelación del vuelo y el retardo en el ámbito jurídico latinoamericano* — ALESSANDRO ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo* — SARA GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo* — MASSIMILIANO PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria* — VALENTINA CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia* — BERNARDINO IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia* — GIUSEPPE DANIELE CARRABBA-GIOVANNA DI GIANDOMENICO, *Brevi cenni su una tutela concreta del passeggero alla luce del nuovo regolamento comunitario n. 261/2004* — ALESSANDRA GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal regolamento CE 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone.*

• **INTRODUZIONE**

• **CAPITOLO I — LA NOZIONE DI AUSILIARIO DEL VETTORE**

1. La responsabilità per fatto dell'ausiliario – 2. I soggetti di cui il debitore deve rispondere – 3. I collaboratori dell'impresa di trasporto e i collaboratori dell'impresa di navigazione – 4. I dipendenti e preposti del vettore marittimo e aereo – 5. I collaboratori del vettore nella disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo – 6. L'interpretazione del termine «preposé» nella normativa internazionale sul trasporto aereo – 7. L'evoluzione del concetto di préposé e i rapporti con le altre figure di ausiliario nel diritto comune e nel diritto dei trasporti.

• **CAPITOLO II — IL RAPPORTO DI PREPOSIZIONE NEL CONTRATTO DI TRASPORTO**

1. Caratteri e peculiarità della preposizione nel trasporto marittimo e aereo – 2. L'identificazione dell'ausiliario del trasporto di fronte alla crisi della nozione del vettore – 3. I profili del rapporto di preposizione nella locazione di nave ed aeromobile – 4. La collaborazione del noleggiante all'esecuzione delle obbligazioni assunte dal noleggiatore-vettore – 5. Il subtrasporto e l'azione diretta nei confronti del subvettore – 6. I preposti e i mandatarî dell'ausiliario – 7. Rapporto di preposizione e libertà di scelta dell'ausiliario – 8. I soggetti che partecipano all'esecuzione del trasporto al di fuori di un rapporto di preposizione.

• **CAPITOLO III — LA DISCIPLINA DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER L'INADEMPIMENTO DELL'AUSILIARIO**

1. Carenza di regolamentazione e oggetto delle fattispecie della attribuzione al debitore dell'inadempimento altrui nel trasporto marittimo e aereo – 2. La responsabilità del vettore per il fatto dell'ausiliario nel codice della navigazione e nella normativa internazionale uniforme – 3. La rilevanza del dolo e della colpa dell'ausiliario – 4. L'esercizio delle funzioni affidate al preposto come limite oggettivo della responsabilità del vettore – 5. Le clausole di esclusione della responsabilità del debitore.

• **CAPITOLO IV — LA RESPONSABILITÀ DIRETTA DEI DIPENDENTI E PREPOSTI**

1. Il regime della responsabilità dell'ausiliario nella disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo e aereo – 2. La natura giuridica della responsabilità del preposto – 3. La responsabilità precontrattuale degli ausiliari – 4. L'azione contro l'ausiliario e il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto – 5. Gli elementi soggettivi della responsabilità – 6. La solidarietà tra vettore e preposto nell'obbligazione risarcitoria. L'azione di regresso verso l'ausiliario – 7. La clausola Himalaya – 8. La responsabilità del comandante di nave e d'aeromobile per il danno cagionato dalla cosa in custodia – 9. Il danno causato da dijetto di navigabilità.

I.S.D.I.T.

Istituto per lo Studio del Diritto del Trasporto

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEL TRASPORTO

Quaderno n. 13

MASSIMILIANO PIRAS

GLI AUSILIARI NEL TRASPORTO MARITTIMO E AEREO FUNZIONI E RESPONSABILITÀ

EDIZIONI AV - Cagliari 2005

Pag. 172

Prezzo € 17,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizionnav@edizionnav.it



Il volume analizza le problematiche giuridiche, tecniche ed amministrative della gestione dei rifiuti in ambito portuale, alla luce del nuovo sistema introdotto dal d.lgs. 182/2003.

Si tratta della prima ed unica riflessione sulla materia nella quale sono stati coinvolti anche gli operatori del settore.

INDICE SOMMARIO

- PRESENTAZIONE – LEOPOLDO TULLIO
- INTRODUZIONE – FRANCO MULAS
- RELAZIONI
 - PATRIZIA LUPI
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta di fronte alla sfida del futuro
 - MASSIMO DEIANA
Problematiche giuridiche della raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti dalle navi
 - VINCENZO MORANTE
Problematiche amministrative della raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti dalle navi
 - STEFANO GAZZANO
Raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi: problemi amministrativi ed applicativi in ambito portuale
 - JUAN MANUEL DIEZ OREJAS-FEDERICO TORRES MONFORT
La Gestión de Residuos en el Puerto de Valencia: El punto de vista técnico
 - GIORGIO DAVOLI
Considerazioni sulle problematiche tecniche della raccolta e della gestione in ambito portuale dei rifiuti prodotti da navi
 - PAOLO BALDONI
Rifiuti da navi: il punto di vista degli operatori
- APPENDICE
 - Decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE..."
 - Allegati al decreto

Pag. 104

Prezzo € 10,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di Antonino Valveri
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionaviav@edizionaviav.it

I.S.D.I.T.
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
Quaderno n. 15

MASSIMO DEIANA
(a cura di)

PROFILI GIURIDICI DEL TRASPORTO AEREO LOW COST



PERFILES JURIDICOS DEL TRANSPORTE AEREO DE BAJO COSTO

Atti del V Congresso internazionale di Diritto aeronautico
(Cagliari, 20 e 21 aprile 2012)

Edizioni AV - Cagliari 2013

Pag. 474

Prezzo € 35,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
EDIZIONI AV di Antonino Valveri
Ufficio spedizioni e deposito
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
e-mail: edizionavi@edizionavi.it

INDICE SOMMARIO

MASSIMO DEIANA, *Introduzione*

PARTE I PROFILI PRIVATIVISTICI

MASSIMO DEIANA, *Conseguenze sistemiche sul contratto di trasporto delle "captive" pratiche dei low cost carriers* — MARIA JESUS GUERRERO LEBRÓN, *Transporte de equipajes: influencia de las aerolíneas de bajo coste en la política de las aerolíneas tradicionales y en la normativa española* — ELISABETTA ROSAFIO, *Contratazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore* — EMILIO ROMUALDI, *Contenido del contrato de transporte aéreo de personas a bajo costo* — MATTEO CASTIONI, *The low fare air-lines' point of view* — MASSIMILIANO PIRAS, *L'assistenza al passeggero secondo i low cost carriers* — JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE, *Transporte aéreo low cost: información precontractual y cláusulas abusivas* — LUCA ANCIS, *La scorporazione del prezzo nel trasporto aereo low cost* — PATRICIA MARQUEZ LOBILLO, *Contratación del transporte aéreo low cost en internet, protección de pasajeros y condicionado del contrato en el ordenamiento jurídico español* — VALENTINA CORONA, *Low cost carriers e regolamento CE 261/2004* — BELÉN GARCÍA ÁLVAREZ, *La cláusula punto a punto en el transporte aéreo low cost*

PARTE II PROFILI PUBBLICISTICI

MASSIMO DEIANA, *Alcune riflessioni sulla natura giuridica degli interventi pubblici di sostegno al traffico low cost* — CHRISTIAN SOLINAS, *Regione Sardegna e trasporto aereo low cost* — MARIA VICTORIA PETIT LAVALL, *Las ayudas públicas a las compañías aéreas de bajo coste: una cuestión de actualidad* — FERNANDO ELORZA GUERRERO, *El conflicto laboral en la constitución de la compañía low cost Iberia Express* — ALESSANDRO ZAMPONE, *Criticità nell'affermazione dei diritti del passeggero nei confronti dei vettori low cost* — DONATELLA BOCCHESI, *L'accesso dei vettori aerei low cost al mercato del trasporto aereo* — ACHIM PUETZ, *Problemas de ley aplicable y tribunal competente en relación con compañías de bajo coste extranjeras*



In questo volume sono raccolti gli studi svolti nel contesto di una ricerca PRIN 2008, intitolata "Progetto di riforma per la codificazione del regime giuridico del demanio marittimo e dei porti". Essi s'inseriscono in un contesto attuale di grande fermento sia per quanto riguarda il demanio marittimo (attuazione del federalismo demaniale, legge delega per la riforma del sistema delle concessioni, rivendicazioni dei gestori degli stabilimenti balneari), sia per quanto riguarda i porti, dove la riforma della legge vigente (n. 84/1994) è da tempo in gestazione in Parlamento.

L'iniziativa muove dalla consapevolezza dell'esigenza, espressa da più parti, di rivisitare l'assetto normativo vigente.

INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA, *Presentazione*

PARTE I

DEMANIO MARITTIMO

MASSIMO DEIANA, *Introduzione* — VALENTINA CORONA, *Le cosiddette concessioni del mare territoriale* — LUCA ANCIS, *Nuove prospettive qualificatorie della spiaggia, delle lagune e dei bacini di acqua salsa o salmastra* — VANNA CUCCU, *Ricostruzione del rapporto fra profili dominicali e gestio-nali del demanio marittimo* — GABRIELLA PILLI, *Natura giuridica e funzioni dei procedimenti di cui agli art. 32 e 35 c. nav.*

PARTE II

PORTI

LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* — GIOVANNI MARCHIAFAVA, *Ruolo e funzioni dell'autorità portuale* — ANDREA TAMBURRO, *Ruolo e funzioni dell'autorità marittima* — DONATELLA BOCCHESI, *Il piano regolatore portuale* — DANIELE RAGAZZONI, *Le attività di impresa svolte in ambito portuale* — FRANCESCO MANCINI, *Il lavoro portuale* — ALESSANDRO ZAMPONE, *I servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione*

Pag. 428

Prezzo € 35,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

Edizioni AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizionnav@edizionnav.it

Presentazione – Premessa – Cenni introduttivi sull'incidenza della pirateria nella regolamentazione dei traffici marittimi – **Capitolo Primo - La nozione di pirateria marittima nel diritto internazionale, europeo ed interno:** 1.1. Premessa – 1.2. Quadro giuridico-politico internazionale di riferimento – 1.2.1. Qualificazione giuridica della pirateria marittima quale fattispecie di diritto internazionale – 1.2.2. Strumenti di contrasto di diritto internazionale alla pirateria marittima – 1.3. Quadro della politica europea per il contrasto alla pirateria marittima – 1.4. Pirateria e giurisdizione: osservazioni in tema di diritto internazionale e comunitario – 1.5. La nozione di pirateria marittima nell'ordinamento giuridico italiano e sua allocazione logico-sistematica nel diritto speciale della navigazione – 1.6. Brevi considerazioni sulla nozione di pirateria marittima tra diritto interno ed internazionale – **Capitolo Secondo - Effetti della pirateria sui traffici marittimi e sul relativo regime di responsabilità civile:** 2.1. Premessa – 2.2. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del contratto di trasporto marittimo di cose e sul suo regime di responsabilità – 2.2.1. Profili di disciplina generale del contratto di trasporto marittimo di cose: responsabilità del vettore – 2.2.2. La pirateria marittima quale pericolo eccettuato della responsabilità del vettore – 2.3. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del contratto di noleggio di nave e sul suo regime di responsabilità – 2.3.1. Profili di disciplina generale del contratto di noleggio di nave: tra la sistemática del Codice della navigazione e la prassi anglosassone dei Charterparties – 2.3.2. Il regime di responsabilità nel contratto di noleggio tra disciplina interna e charterparties: incidenza della piracy clause – 2.4. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del comando della nave e sul suo regime di responsabilità – 2.4.1. Il ruolo del Comandante della nave e suo regime di responsabilità – 2.4.2. La disciplina giuridica dell'impiego di guardie armate a bordo di navi mercantili in funzione anti-pirateria – 2.4.3. L'incidenza della pirateria sulla linea di comando: il nuovo regime di responsabilità applicabile al Comandante della nave e al Comandante delle guardie armate – **Capitolo Terzo - La pirateria quale rischio oggetto di copertura assicurativa:** 3.1. Premessa – 3.2. Il fondamento dell'assicurazione: rischio e sua peculiarità nella disciplina delle assicurazioni marittime – 3.2.1. Il rischio nella disciplina del Codice civile e del Codice della navigazione: il rischio putativo nelle assicurazioni marittime – 3.2.2. Il rischio nelle polizze tipo italiane e nei formulari anglosassoni – 3.3. La copertura assicurativa per il rischio pirateria – 3.4. Profili di legittimità della copertura assicurativa per il rischio di pagamento del riscatto per il rilascio della nave, del carico e dell'equipaggio caduto in mano pirata – 3.4.1. L'ipotesi di pagamento del riscatto per il rilascio della nave e delle merci quale forma di avaria comune – 3.4.2. L'ipotesi di pagamento del riscatto per il rilascio dell'equipaggio e dei passeggeri: ordinamento italiano e polizze «Kidnap and Ransom» – 3.5. Rischio pirateria, rischio guerra e rischio terrorismo: tre fattispecie simili ma distinte – 3.5.1. Rischio pirateria e rischio guerra nelle polizze Cargo, Hull e P&I – 3.5.2. Rischio pirateria e rischio terrorismo: due fattispecie affini ma distinte – Alcune riflessioni conclusive – Bibliografia.



Pag. 232

Prezzo € 23,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a
 EDIZIONI AV di Antonino Valveri
 Ufficio spedizioni e deposito
 Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari
 Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22
 e-mail: edizioniaiv@edizioniaiv.it

PUBBLICITÀ

Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

Nel 2013 è nato il primo mensile indipendente di diritto divulgativo del mondo dei trasporti nazionali ed internazionali. Nasce da un team consolidato di Esperti e Specialisti del diritto dei trasporti e si propone in un'area di "nicchia" per presentare agli Operatori del mondo dei trasporti con la prospettiva del diritto divulgativo e comprensibile, anche ai "non operatori del diritto" aggiornandoli su temi di attualità o rinnovando l'approfondimento con l'analisi di temi considerati di rilievo. Nello stile divulgativo Lex Trasporti è distribuita solo in formato elettronico ed è consultabile dal nostro sito con tutte le piattaforme disponibili al momento. la rivista Lex Trasporti è totalmente gratuita.

Visita il nostro sito:

www.lextrasporti.com

ricevi la gratuitamente la nostra rivista inviandoci una email a:

info@lextrasporti.com

mensile di diritto divulgativo indipendente a diffusione gratuita
sito: www.lextrasporti.com email: info@lextrasporti.com tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 - 16122 - Genova

Editore e Direttore responsabile: dr. Luca Florenzano

Finito di comporre dalle Edizioni AV
Via Pasubio, 22/A – 09122 Cagliari
Tel. (segr. e fax) 070/ 27 26 22
nel mese di aprile 2020

