

MASSIMARIO

COMANDANTE

In tema di delitti contro la polizia della navigazione, riveste la qualifica di comandante di nave, ai fini della configurabilità del reato di resistenza o di violenza contro nave da guerra a norma dell'art. 1100, comma 1, c. nav., qualunque soggetto che, indipendentemente dalle dimensioni del natante e dalla presenza o meno di equipaggio a lui sottoposto, ha il pieno e completo controllo della imbarcazione, con riferimento alla condotta di navigazione e alle altre attività di bordo.



Cass. pen., sez. I, 4 marzo 2022 n. 31501; pres. Mogini, rel. Cairo, p.m. Picardi; *Janashia I.*

Il comandante è legittimato ad esercitare misure coercitive proporzionate [nella fattispecie isolamento in cabina di un passeggero sospettato di aggressione sessuale ad un'altra passeggera] quando abbia ragionevoli motivi di ritenere, ed effettivamente ritenga, che ciò sia necessario per il mantenimento dell'ordine e della disciplina a bordo e per la sicurezza della nave e delle persone che si trovano a bordo.



Royal Caribbean Cruises Ltc. c. Rawlings; pres. Bell; **New South Wales Court of Appeal 4 febbraio 2022;** in *Dir. mar.* 2022, 682, con nota di C. CAVANNA.

COMPRAVENDITA DI VEICOLO



Una clausola in un incarico esclusivo di mediazione che ne preveda la durata fino alla vendita dell'imbarcazione e comunque fino ad una certa data deve essere intesa, secondo i canoni ermeneutici del diritto inglese, nel senso che tale data costituisce il termine massimo di durata dell'incarico. Ne consegue che il mediatore non ha diritto ad alcuna provvigione per una vendita realizzatasi dopo tale data ultima ad un acquirente reperito autonomamente dal proprietario.

Trib. Genova 6 agosto 2021; g.d. Bianchi; *BGYB Sarl* (avv. Di Marco) c. *Ub shipping ltd.* (avv. Mola); in *Dir. mar.* 2022, 638, con nota di G. BONACCHI.

CONTROLLO DEL TRAFFICO



In quanto norme di carattere internazionalmente uniformi, concepite ai fini della sicurezza della navigazione, le Collision Regulations devono poter essere facilmente comprese e applicate e devono pertanto essere interpretate in modo pratico, in modo da fornire regole di navigazione chiare.

Le Regole in tema di «crossing vessels» sono regole fondamentali, le cui eccezioni ad esse sono chiaramente definite, e non devono essere considerate inapplicabili senza gravi ragioni.

Per l'applicazione delle Regole in tema di «crossing vessels» non è necessario che essi siano «on a steady course».

Quando una nave in uscita da un canale di navigazione incrocia una nave in attesa di entrare in detto canale, si applicano le Regole in tema di «crossing vessels» e non quelle in tema di «narrow channels».

Evergreen Marine (Uk) ltd. c. Nautical Challenge ltd.; giudici Lord Lloyd-Jones, Lord Briggs, Lady Arden, Lord Ham-

blen, Lord Burrows; **Uk Supreme Court 19 febbraio 2021**; in *Dir. mar.* 2022, 647, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

Le norme delle COLREG in tema di «crossing vessels» possono essere disapplicate solo in circostanze eccezionali, al fine di evitare un pericolo immediato; in particolare non esiste una deroga per il caso in cui la situazione di «crossing vessels» sia stata causata dal comportamento colpevole della nave che, in tale situazione, avrebbe poi avuto diritto di precedenza.

Anche qualora le norme delle COLREG in tema di «crossing vessels» non siano applicabili, le regole di «good seamanship» possono richiedere una riduzione di velocità.

In una situazione di «crossing vessels» l'obbligo, previsto dalla rule 17 delle COLREG, della nave con diritto di precedenza di mantenere la rotta deve essere precisato alla luce della normativa locale, ivi comprese quelle norme che abbiano valore di raccomandazioni.

Wilforce LLC e Awilco lng As c. Ratu Shipping Co. As e Sea Queen Shipping Corporation; giudice Sir Nigel Teare; **Queen's Bench Division – Admiralty Court 20 maggio 2022**; in *Dir. mar.* 2022, 679, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

DEMANIO

È illegittima, in quanto in contrasto con l'art. 117, comma 2, lettera e) cost., la normativa di cui all'art. 54 della l.r. Veneto n. 33/2002 («Testo unico delle leggi regionali in materia di turismo»), in quanto prevede, in caso di subentro nella concessione, un indennizzo, a favore del concessionario uscente e a carico del concessionario subentrante, così incidendo sulle possibilità di accesso al mercato e quindi sulla materia della concorrenza, che è riservata alla competenza statale.



C. cost. 23 ottobre 2020 n. 222; pres. Morelli, red. Barbera; *Bipark s.r.l. c. Comune di San Michele al Tagliamento*; in *Dir. mar.* 2022, 592, con nota di L. GIUNTA.



L'occupazione del suolo demaniale marittimo sulla base di un atto autorizzativo pluriennale per opere finalizzate alla gestione dell'attività balneare, 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 del periodo di utilizzo previsto.

Cass. pen., sez. III, 20 aprile 2022 n. 30423; pres. Sarno, rel. Semeraro, p.g. Mastroberardino; *Piconese E.* (avv. E. Galasso e M. Bellini).

Cass., pen., sez. III, 7 giugno 2022 n. 31772; pres. Sarno, rel. Corbo, p.m. Giordano; *Spada M.*



La fattispecie incriminatrice di cui agli art. 54 e 1161 c. nav., che sanziona la condotta di occupazione senza titolo di un'area demaniale marittima, impedendone o limitandone la fruibilità, si applica anche a chi abbia protratto l'abusiva occupazione da altri precedentemente iniziata. Né, data la pacifica natura permanente del reato, può esservi questione alcuna di prescrizione, atteso che detta permanenza si protrae fino a che l'occupazione perdura e, pertanto, il termine di prescrizione non decorre dalla data dell'accertamento, ma da quella della data di rilascio della concessione o da quella dello sgombero, individuandosi in tale momento la cessazione dell'illegittimo uso e godimento di fatto del bene demaniale.

Cass. pen., sez. III, 21 aprile 2022 n. 33625; pres. Rosi, rel. Cerroni, p.m. Giordano; *Vincenti L.*

L'ipotesi di reato delle innovazioni illecite su beni demaniali – le quali di per sé mettono in pericolo il bene penalmente protetto sottraendo all'autorità amministrativa il potere di valutarne la conformità al miglior utilizzo collettivo del bene ed agli altri interessi pubblici – da un lato può essere effettuata da chiunque (concessionario o meno) e, d'altro lato, proprio perché realizza un'anticipata tutela del bene penalmente protetto secondo lo schema del reato di pericolo, non necessita la verifica che da essa sia derivata una (apprezzabile) limitazione del godimento del bene demaniale da parte della collettività. Proprio perché si tratta di condotte che ugualmente ledono il medesimo bene penalmente protetto, la realizzazione di innovazioni non autorizzate può altresì integrare, in concreto, gli estremi della occupazione arbitraria di suolo demaniale laddove l'opera sottragga una porzione di area al godimento della collettività. In questo caso, il reato – altrimenti istantaneo, che si consuma con l'ultimazione dell'opera può assumere i caratteri dell'illecito permanente.



Cass. pen., sez. III, 22 giugno 2022 n. 33105; pres. Sarno, rel. Pazienza, p.m. Manuali; *Tartamella A.*

Nell'ipotesi in cui il proprietario di un suolo sito sull'alveo di un lago realizzi una darsena mediante escavazione del proprio suolo, facendo sì che l'acqua lacustre allaghi lo scavo, non è possibile scindere tra proprietà privata del suolo e proprietà demaniale dell'acqua e così ritenere che la darsena appartenga al privato, salvo il diritto della p.a. alla derivazione; al contrario, posti i principi di inseparabilità tra acqua ed alveo e di inalienabilità dei beni del demanio pubblico, deve



ritenersi che, per accessione alla cosa principale, il terreno, originariamente privato ma trasformato in darsena, sia divenuto anch'esso demaniale, senza che rilevi, in contrario, la mancanza di un'espressa volontà di acquisizione da parte della p.a., venendo in considerazione un rapporto pertinenziale che sorge in via di fatto in conseguenza dell'espansione dell'alveo.

Cass., sez. I, 13 settembre 2022 n. 26892; pres. Campanile, rel. Meloni; *Sirmione 2 s.p.a.* (avv. C. Persichelli, M. Ercolani e S. Lazzarini) c. *Autorità di Bacino Laghi di Garda e Idro* (avv. P. Rolfo e M. Ballerini).



Il reato di occupazione arbitraria di bene demaniale marittimo sussiste quando sia in qualunque modo compromesso o pregiudicato l'interesse della collettività a usare in maniera completa e in tutte le sue implicazioni il bene demaniale.

Cass. pen., sez. III, 14 settembre 2022 n. 36545; pres. Ramacci, rel. Liberati, p.m. Manuali; *Montinaro F.* (avv. S. Chiriatti).



L'occupazione dello spazio demaniale marittimo è arbitraria, ai sensi dell'art. 54 e 1161 c. nav., sia quando non è legittimata da un titolo concessorio valido ed efficace, sia quando la concessione sia stata in precedenza rilasciata ad un soggetto diverso da quello intenzionato ad utilizzare il bene pubblico.

Cass. pen., sez. III, 6 ottobre 2022 n. 41811; pres. Ramacci, rel. Noviello, p.m. Molino; *Princiotta Cariddi G.*

L'occupazione dello spazio demaniale marittimo è arbitraria ed integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav. se non legittimata da un valido ed efficace titolo concessorio, rilasciato in precedenza e non surrogabile da altri atti, ovvero allorquando sia scaduto o inefficace il provvedimento abilitativo.



Cass. pen., sez. III, 2 novembre 2022 n. 49468; pres. Ramacci, rel. Pazienza, p.m. Giordano; *Bozzo G.* (avv. G. Velle).

Il reato di abusiva occupazione di spazio demaniale marittimo si configura anche in caso di occupazione protrattasi oltre la scadenza del titolo, a nulla rilevando l'esistenza della pregressa concessione e la tempestiva presentazione dell'istanza di rinnovo, attesa la natura costitutiva del diritto e non meramente autorizzatoria del provvedimento amministrativo di concessione.



Cass. pen., sez. III, 14 dicembre 2022 n. 404; pres. Ramacci, rel. Scarcella, p.m. Fimiani; *Giraldi M.* (avv. E. Galassi).

Ai sensi del comma 2-bis dell'art. 6 del d.l. n. 80 del 2004, aggiunto dalla legge di conversione n. 140 del 2004, come da ultimo modificato dall'art. 1, comma 907, della l. n. 205 del 2017, la fascia demaniale marittima compresa nel territorio comunale è delimitata, con effetti retroattivi, secondo la linea di demarcazione definita sulla base delle risultanze catastali alla data di entrata in vigore della stessa legge di conversione, con la conseguenza che detta norma riveste efficacia di provvedimento di carattere costitutivo implicante la cessazione della demanialità marittima, individuando retroattivamente la linea di demarcazione del demanio, sicché il nuovo regi-



me dei beni deve intendersi acquisito sin dal momento dell'iscrizione in catasto, a far tempo dalla formazione del nuovo catasto edilizio urbano disciplinato dal r.d.l. 13 aprile 1939, n. 652 e tenendo conto delle eventuali intervenute variazioni della consistenza immobiliare annotate negli atti catastali e risultanti alla data di entrata in vigore della l. n. 140 del 2004. Non rileva in senso opposto la delega che la medesima norma conferiva all'Agenzia del demanio per l'attuazione in via amministrativa della ridefinizione della linea di demarcazione, consistendo tale attuazione unicamente in un procedimento di delimitazione avente funzione di mero accertamento dei confini del demanio marittimo rispetto alle proprietà private, con esclusione di ogni potere discrezionale della pubblica amministrazione.

Cass., sez. II, 16 gennaio 2023 n. 1131; pres. Lombardo, rel. Carrato, p.m. Mistri; Rossi A. (avv. V. Iacovino) c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Agenzia del demanio.

Cass., sez. II, 17 gennaio 2023, n. 1191; pres. Lombardo, rel. Carrato, p.m. Ceniccola; Comune di Termoli (avv. G. Di Giandomenico e E.A. Giacobone) c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Agenzia del demanio.

Cass., sez. II, 17 gennaio 2023, n. 1270; pres. Lombardo, rel. Scarpa, p.m. Ceniccola; Menadeo M., Menadeo C., Menadeo D. (avv. N. Tana) c. Agenzia del demanio.

Cass., sez. II, 19 gennaio 2023, n. 1675; pres. Lombardo, rel. Mocci; Granata D., Della Valle A., Gallina F., Izzi A., Giorgione A., Palombo F. e Di Palma L. (avv. L. Lo Bosco, G. Di Giandomenico, E.A. Giacobone) c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Agenzia del demanio.

Cass., sez. II, 20 gennaio 2023, n. 1838; pres. Lombardo, rel. Scarpa, p.m. Ceniccola; *Ricci R., Ricci U., Ricci B., Ricci A., D'Ascenzo F., D'Ascenzo A., D'Ascenzo M.* (avv. B. Cianci) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Agenzia del demanio.*

Cass., sez. II, 23 gennaio 2023, n. 1907; pres. Lombardo, rel. Scarpa, p.m. Ceniccola; *Zampino G.* (avv. G. Roberto e L. Venittelli), *Di Placido A.* (avv. S. Di Pardo) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Agenzia del demanio.*

DIRITTO PROCESSUALE

Anche qualora il credito alla compensazione pecuniaria venga fatto valere da un cessionario dei passeggeri, i criteri per determinare la sussistenza della giurisdizione italiana restano quelli relativi al contratto di trasporto aereo.

La giurisdizione su una domanda avente ad oggetto la compensazione pecuniaria di cui al reg. (CE) n. 261/2004 deve essere determinata in base ai criteri di collegamento previsti dal reg. (UE) n. 1215/2012. Tali criteri sono applicabili anche quando il convenuto non sia domiciliato in uno Stato membro, in quanto il rinvio operato dall'art. 3.2 della l. n. 218/1995 alla Convenzione di Bruxelles del 1968 deve oggi essere inteso come rinvio al reg. (UE) n. 1215/2012.



Cass., sez. un., 10 novembre 2021 n. 33002; pres. Spirito, rel. Acierno; *Aeroflot Russian Airlines s.p.a.* (avv. T. della Marra) c. *Airhelp ltd.* (avv. D. Lombardo); in *Dir. mar.* 2022, 602, con nota di S. DOMINELLI.



Qualora il passeggero proponga nei confronti del vettore aereo, in relazione ad uno stesso evento, domande aventi ad oggetto sia la compensazione pecuniaria di cui al reg. (CE) n. 261/2004, sia il risarcimento del maggior danno, ciascuna di esse resta soggetta a distinte norme in tema di giurisdizione e cioè, nel primo caso, il reg. (UE) n. 1215/2012 e, nel secondo caso, l'art. 33 della Convenzione di Montreal.

L'art. 33, par. 1 della Convenzione di Montreal disciplina non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra giudici appartenenti a diversi stati contraenti, ma anche la ripartizione della competenza interna fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

Cass., sez. VI, 17 febbraio 2022 n. 5233; pres. Amendola, rel. Rossetti; *Easyjet Airlines Co ltd.* (avv. G. D'Andria) c. *Burighel* (avv. F. Collavini); in *Dir. mar.* 2022, 626, con nota di S. DOMINELLI, 602.



Il reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che stabilisce norme comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato e che abroga il reg. (CEE) del Consiglio 295/91 del 4 febbraio 1991, istituisce un sistema unitario ed immediato di ristoro dei disagi dovuti a ritardi, che è a monte della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e, pertanto, indipendente dal regime che ne deriva. Ai sensi dell'art. 6, par. 1, del reg. (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012 (noto come Bruxelles I bis), se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la giurisdizione va individuata secondo la legge di ciascuno Stato membro.

Cass. fr., ch. civ., 9 novembre 2022 n° 21-11.304; pres. Chauvin; *M.*

Nel contratto a favore di terzo quest'ultimo, non essendo parte né in senso sostanziale, né in senso formale, non è tenuto a rispettare il foro convenzionale pattuito tra i contraenti; tuttavia il terzo può comprendere, tra gli effetti del contratto di cui è investito con il ritiro della merce, anche la pretesa di far valere l'individuazione del diverso foro di competenza territoriale originariamente oggetto di pattuizione tra mittente e vettore.



Cass., sez. VI, 3 agosto 2021 n. 22149; pres. Amendola, rel. Cirillo; *F.P: Trans s.r.l. (avv. M. Tortora) c. Colonial Sud s.p.a. (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e S. Carbone)*; in *Dir. mar.* 2022, 626, con nota di C. BICCHIERAI.

L'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente non è ammissibile in caso di fallimento del vettore principale, in quanto tale azione avrebbe l'effetto di paralizzare la richiesta, del curatore fallimentare, di pagamento del corrispettivo per i medesimi trasporti (dovendosi escludere che lo stesso soggetto possa essere chiamato ad un duplice pagamento delle medesime prestazioni), sicché il pagamento al sub-vettore avverrebbe di fatto con risorse economiche sottratte alla massa fallimentare, in violazione della par condicio creditorum.



Trib. Verona 6 ottobre 2021; g. u. Ghermandi; *X c. Y e Fallimento Technoservices s.r.l.*, in *Giur. it.* 2022, 653 con nota di M. TURCI.

In materia di concessioni amministrative di beni pubblici, tra cui le opere portuali, le controversie relative a indennità, canoni od altri corrispettivi, involgenti diritti soggettivi a contenuto patrimoniale, appartengono alla giurisdizione del giudice ordinario, senza che assuma rilievo la sussistenza di un



potere di intervento della pubblica amministrazione a tutela di interessi generali.

Cass., sez. un., 5 settembre 2022 n. 26039; pres. De Chiara, rel. Cosentino, p.m. Nardecchia; *Imperia sviluppo s.r.l.* (avv. L. Alberini e M. Napoli) c. *Comune di Imperia* (avv. P. Gaggero e M.A. Quaglia).



Dovendo essere riconosciute al personale delle capitanerie di porto le qualifiche di ufficiali e agenti di polizia giudiziaria già sulla base di quanto previsto dall'art. 1235 c. nav., quanto meno in relazione ai reati previsti dal codice della navigazione, ad esso il pubblico ministero può delegare specifiche attività di indagine senza che tale facoltà incontri limiti fissati alla competenza per materia fissata dall'art. 1235 c. nav.

Cass. pen., sez. V, 27 ottobre 2022 n. 1080; pres. De Gregorio, rel. Romano, p.m. Serrao D'Aquino; *Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Foggia* c. *Bitondi L., Panessa T.A. e Russo G.*



Nel giudizio instaurato dall'ente previdenziale per ottenere dal proprietario di un natante il pagamento di contributi assicurativi in relazione ai marittimi imbarcati, le annotazioni del ruolo di equipaggio hanno efficacia di prova legale ex art. 178 c. nav., trattandosi di annotazioni eseguite dall'Autorità marittima, che dimostrano la sussistenza di un contratto di arruolamento, stipulato anch'esso, ai sensi dell'art. 328 c. nav., per atto pubblico.

Cass., sez. VI, 2 novembre 2022 n. 32218; pres. Esposito, rel. Bellè; *Cascone I.* (avv. G.G. Barone) c. *Istituto nazionale della previdenza sociale* (avv. A. Sgroi, C. D'Aloisio, E. De Rose, L. Maritato e A. Coretti) e *Agenzia delle entrate.*

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

In tema di tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, la nozione di «aree scoperte», utilizzata dall'art. 62 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, non si riferisce soltanto alla terraferma, ma a tutte le estensioni o superfici spaziali, comunque utilizzabili e concretamente utilizzate da una comunità umana che produce rifiuti urbani da smaltire, indipendentemente dal supporto (solido o liquido) di cui l'estensione è composta e, dunque, dal mezzo (terrestre o navale) utilizzato per fruire di quell'estensione; pertanto, è irrilevante, ai fini della tassazione delle aree comprese nell'ambito portuale, l'omessa previsione tra le superfici tassabili secondo il regolamento comunale di una specifica categoria comprendente gli ormeggi o gli spazi acquei.

In tema di tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, in assenza di una specifica tipizzazione nel regolamento comunale di cui all'art. 68 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, la riconduzione (ai fini della tassazione) delle aree adibite ad ormeggi per natanti da diporto nella categoria tariffaria dei campeggi e dei distributori di carburante è coerente con la classificazione legislativa e regolamentare delle attività professionali e commerciali per genera comprendenti una varietà di species eterogenee accomunate da caratteristiche similari sul piano dell'utilizzo degli spazi tassabili (come la vocazione turistica, ricettiva o ricreativa o la concessione in godimento temporaneo e/o turnario a terzi di superfici scoperte); sicché, la previsione regolamentare in questione trova applicazione per categoria e non per analogia, ben potendo ricomprendere attività non espressamente classificate, ma comunque assimilabili a quelle tipizzate in relazione all'uso o alla destinazione degli spazi tassabili.

Nell'ambito dell'area portuale, intesa come spazio territoriale nel quale svolge i suoi compiti l'Autorità portuale, l'attività di gestione dei rifiuti appartiene alla competenza di quest'ultima, che non si limita al servizio di pulizia all'interno del porto, ma è tenuta, ai sensi dell'art. 62, comma 5, del d.lg.



15 novembre 1993 n. 507, dell'art. 21, comma 8, del d.lg. 5 febbraio 1997 n. 22, e dell'art. 6, comma 1, lett. c, della l. 28 febbraio 1994 n. 84, ad attivare il relativo servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti fino alla discarica. Ne consegue che, in relazione a detta attività, deve escludersi la competenza dei comuni, che sono pertanto privi di ogni potere impositivo ai fini della tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, non essendo detto potere configurabile in favore di un soggetto diverso da quello che espleta il servizio.

Cass., sez. V, 22 febbraio 2023 n. 5568; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Amici di Talamone s.r.l.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5647; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Lega navale italiana sezione Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5653; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *SE.GE.ASS. S.n.C.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5655; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Cardosa L.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5659; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Yachting club Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. N. Di Pierro e N.M. Tamburro).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5660; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Lega navale italiana – Delegazione di Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5667; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Il circolo della vela libera Talamone* (avv. M.

Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. N.M. Tamburro e A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5672; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Ceconata U.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5678; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Yachting club Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello*.

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5681; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Circolo della vela Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello*.

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5687; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Amici di Talamone s.r.l.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5691; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Cardosa L.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

LAVORO NELLE IMPRESE

La contrattazione collettiva del personale di terra del trasporto aereo, che l'art. 5, comma 4-ter, del d.lg. n. 368/2001 autorizza ad individuare le attività stagionali rispetto alle quali opera la deroga al divieto di superamento del limite massimo di trentasei mesi di durata cumulativa dei contratti a termine di cui all'art. 5, comma 4-bis, deve elencare specificatamente quali sono le attività che si caratterizzano per la stagionalità.



Cass., sez. lav., 17 febbraio 2023 n. 5064; pres. Esposito, rel. Garri; *Aviapartner s.p.a.* (avv. E. Boursier Niutta e C. Boursier Niutta) c. *Buzea G.F.* (avv. B. Cossu e S. Bomboi).

Cass., sez. lav., 17 febbraio 2023 n. 5065; pres. Esposito, rel. Garri; *Aviapartner s.p.a.* (avv. E. Boursier Niutta e C. Boursier Niutta) c. *Virgilio C.*



In materia di contratti a tempo determinato stipulati tra l'assistente di volo e la compagnia aerea, incombe al datore di lavoro dimostrare l'obiettiva esistenza delle condizioni che giustificano l'apposizione di un termine al contratto di lavoro di un assistente di volo, anche in vista della finalità di non rendere troppo difficile l'esercizio del diritto del lavoratore, il quale, a differenza del datore di lavoro, secondo il principio di prossimità, è privo della disponibilità dei fatti idonei a provare il numero dei lavoratori occupati nell'impresa.

Il rispetto dei limiti quantitativi o della cosiddetta clausola di contingentamento rappresenta una causa giustificativa dell'apposizione del termine al contratto di lavoro subordinato di un assistente di volo con una compagnia aerea; in assenza di tale elemento costitutivo, deve ritenersi illegittima l'apposizione del termine, con conseguente durata indeterminata del rapporto di lavoro per riespansione della forma comune del lavoro a tempo indeterminato ed applicazione, ratione temporis (non applicandosi nel caso di specie, come rilevato dalla Corte territoriale, il d.lg. n. 81/2015), dell'art. 32 del d.lg. n. 183/2010.

Cass., sez. VI, 23 febbraio 2023 n. 5591; pres. Doronzo, rel. Boghetich; *Compagnia aerea italiana s.p.a.* (avv. R. De Luca Tamajo e F. Bartolotta) c. *Cabras G.* (avv. E. Mamelì).

Cass., sez. VI, 23 febbraio 2023 n. 5595; pres. Doronzo, rel. Boghetich; *Compagnia aerea italiana s.p.a.* (avv. F. Di Peio, G. Navarra, D. Clementi) c. *Buggini A.* (avv. C. Rizzo).

La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto o subtrasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, palesino, a prescindere dal contenuto formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico ed onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni e non limitato all'esecuzione di singole e sporadiche prestazioni di trasporto, con frammentazione del processo produttivo tale da consentire di ridurre i costi connessi alla realizzazione del servizio.



Cass., sez. lav., 19 agosto 2022 n. 24983; pres. Berrino, rel. Cavallari; *United Parcel Service Italia s.r.l.* (avv. F.M. Scavilli) c. *INPS*.

In tema di arruolamento marittimo, la nozione di contratto a tempo indeterminato non è diversa da quella propria dei rapporti di lavoro di diritto comune, sicché il contratto di arruolamento va qualificato come a tempo indeterminato ove, pur essendo caratterizzato da sbarchi e successivi nuovi imbarchi, il rapporto sia unico ed indistinto e permanga anche nei periodi di inoperosità tra ciascuno sbarco e l'imbarco successivo.



In tema di rapporti di lavoro nautico, non si verifica la risoluzione di diritto del contratto di arruolamento, prevista dall'art. 343 n. 5 c. nav., nel caso in cui l'arruolato, per malattia o per lesioni, debba essere sbarcato o non possa riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo, in quanto il lavoratore marittimo può svolgere la sua attività nell'ambito di un rapporto a tempo indeterminato, con tutte le garanzie di tutela della stabilità del posto di lavoro di cui alla l. n. 604/1966 e all'art. 18 della l. n. 300/1970 (cosiddetto Statuto dei lavoratori), pur senza godere dei benefici, di origine contrattuale, della CRL (continuità del

rapporto di lavoro), non potendo ritenersi che, in assenza di tale regime, le prestazioni del lavoratore si estrinsechino in una sequenza non continua di imbarchi con distinti contratti di arruolamento.

Cass., sez. lav., 11 ottobre 2022 n. 29510; pres. Raimondi, rel. Garri; *Caremar s.p.a.* (avv. G. D'Amato, S. Ravenna e C. Grispo) c. *Manzo V.* (avv. R. D'Orazio).

Cass., sez. lav., 11 ottobre 2022 n. 29511; pres. Raimondi, rel. Garri; *Caremar s.p.a.* (avv. G. D'Amato, S. Ravenna e C. Grispo) c. *Martinelli S.*

Cass., sez. lav., 11 ottobre 2022 n. 29521; pres. Raimondi, rel. Garri; *Caremar s.p.a.* (avv. G. D'Amato, S. Ravenna e C. Grispo) c. *Di Falco S.* (avv. R. D'Orazio).

Cass., sez. lav., 12 ottobre 2022 n. 29774; pres. Raimondi, rel. Garri; *Caremar s.p.a.* (avv. G. D'Amato, S. Ravenna e C. Grispo) c. *Fasanaro M.* (avv. R. D'Orazio).

Cass., sez. lav., 12 ottobre 2022 n. 29775; pres. Raimondi, rel. Garri; *Caremar s.p.a.* (avv. G. D'Amato, S. Ravenna e C. Grispo) c. *De Simone M.* (avv. R. D'Orazio).



Poiché non è qualsiasi malattia causa del ritiro del libretto di navigazione del lavoratore marittimo, ma quella di gravità tale da impedire la navigazione, non potrebbe, di per sé, la preesistenza di una qualsiasi malattia, portare alla affermazione della copertura assicurativa conseguendo tale affermazione solo alla preesistenza di una malattia che abbia raggiunto (già prima dell'imbarco) una gravità tale da escludere ogni capacità residua di lavoro del marittimo.

Cass., sez. lav., 18 ottobre 2022 n. 30548; pres. Ber-

rino, rel. Calafiore; Villano A. (avv. V. Sola e A. Gualtieri) c. *Helvetia compagnia svizzera di assicurazioni s.a.*

Nel giudizio instaurato dall'ente previdenziale per ottenere dal proprietario di un natante il pagamento di contributi assicurativi in relazione ai marittimi imbarcati, le annotazioni del ruolo di equipaggio hanno efficacia di prova legale ex art. 178 c. nav., trattandosi di annotazioni eseguite dall'Autorità marittima, che dimostrano la sussistenza di un contratto di arruolamento, stipulato anch'esso, ai sensi dell'art. 328 c. nav., per atto pubblico.



Cass., sez. VI, 2 novembre 2022 n. 32218; pres. Esposito, rel. Bellè; Cascone I. (avv. G.G. Barone) c. *Istituto nazionale della previdenza sociale* (avv. A. Sgroi, C. D'Aloisio, E. De Rose, L. Maritato e A. Coretti) e *Agenzia delle entrate.*

In materia di pensione di vecchiaia del pescatore iscritto al Fondo versamento addetti alla piccola pesca di cui all'art. 12, l. n. 250/1958, i trattamenti pensionistici liquidati dopo il 1° gennaio 1993 sono determinati, avuto riguardo alla disciplina di cui alla l. n. 421/1992 e al d.lg. n. 503/1992, sulla base di una progressiva estensione del periodo di calcolo della retribuzione pensionabile, che obbedisce alla ratio di rendere l'importo della pensione il più possibile aderente all'effettiva consistenza di quanto percepito dal lavoratore nel corso della sua vita lavorativa, di talché rispetto ad essi non opera, nemmeno per i lavoratori che, alla predetta data, avessero maturato un'anzianità contributiva utile ai fini pensionistici, il rimedio della cosiddetta «neutralizzazione» dei periodi a retribuzione ridotta, il quale, nell'assetto legislativo delineato dall'art. 3, l. n. 297/1982, incentrato sulla valorizzazione del maggior livello retributivo tendenzialmente raggiunto negli ultimi anni di



lavoro, aveva l'opposta finalità di evitare che la prosecuzione dell'attività lavorativa comportasse un decremento della prestazione previdenziale.

Cass., sez. lav., 16 febbraio 2023 n. 4843; pres. Berri-
no, rel. Cavallaro; *INPS* (avv. S. Preden, L. Caliulo, A. Patteri
e L. Carcavallo) c. *Visintin G.* (avv. F. De Benedettis).

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE



Il contratto di ormeggio, pur rientrando nella categoria dei contratti atipici, è sempre caratterizzato da una struttura minima essenziale, consistente nella semplice messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali con conseguente assegnazione di un delimitato e protetto spazio acqueo. Il suo contenuto può, tuttavia, estendersi anche ad altre prestazioni, quali la custodia del natante o delle cose in esso contenute, nel qual caso spetta a chi fonda un determinato diritto, o la responsabilità dell'altro contraente, sullo specifico oggetto della convenzione di fornire la relativa prova.

Cass., sez. VI, 16 settembre 2022 n. 27294; pres. Amendola, rel. Valle; *Russo M.* (avv. M. Russo) c. *Marina Yachting s.r.l.* (avv. P.M. Mela).



La tariffa relativa ai servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi dall'entrata in vigore del d.lg. n. 182/2003, che ha dato attuazione alla direttiva 2000/59/CE, è composta da una quota fissa, dovuta indipendentemente dall'effettivo utilizzo degli impianti, e da una quota variabile, correlata al quantitativo e al tipo di rifiuti conferiti dalla nave agli impianti. Il gestore del servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi ha la facoltà di modificare la parte variabile della tariffa, comu-

nicando poi le variazioni effettuate alla Capitaneria di porto competente ed agli operatori interessati.

Trib. Sassari 14 settembre 2022; giudice Castaldi; A. M. C. s.r.l. (avv. A. Montresori) c. E. S. E. R. s.r.l. (avv. N. A. Oggiano); *supra*, con nota di G. BENELLI.

PESCA

L'apposizione di un falso contrassegno all'unità da pesca, a prescindere dalle dimensioni che riguardano unicamente il diverso registro di iscrizione, integra il reato di cui all'art. 1131 c. nav., trattandosi di falso contrassegno apposto su una «nave» così definita dall'art. 136 c. nav.



Cass. pen., sez. III, 24 giugno 2022 n. 38092; pres. Rosi, rel. Gai, p.m. Tocci; *Accordino T.*

In tema di misure di reti da traino, l'art. 28 del reg. (CE) n. 1343/2011, nel modificare/sostituire l'art. 9, paragrafo 3, del precedente reg. (CE) n. 1967/2006 ha sancito che, nell'ipotesi in cui l'armatore opti per la maglia romboidale da 50 millimetri, la stessa deve applicarsi all'intera rete da traino e non solo alla parte terminale (sacco), potendo avere, nelle parti diverse dal sacco, un'apertura anche maggiore, ma mai minore dei predetti 50 mm.



Cass., sez. II, 10 ottobre 2022 n. 29352; pres. Mocci, rel. Mocci; *Salvatore Errera e S.N.C. Errera Michele e Salvatore* (avv. F. Cazzola) c. *Ministero delle infrastrutture e della mobilità e Capitaneria di porto di Pesaro.*

PILOTAGGIO



Nel pilotaggio obbligatorio, la nave deve essere assistita dai piloti che, nell'esercitare i loro compiti, attuano il fine di interesse pubblico della sicurezza della navigazione. Tenuto conto che, in un porto ove il servizio di pilotaggio è obbligatorio, tale attività deve essere assicurata e posta in essere anche e soprattutto quando sussista una situazione di pericolo, quale l'incendio di una motonave, dando legittimamente origine (solo) al compenso spettante per il pilotaggio secondo le tariffe conformi alle prescrizioni dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la puntuale ricostruzione in fatto delle operazioni in concreto svolte dalla corporazione dei piloti – al fine di inquadrarla in ordinaria attività di pilotaggio ovvero in straordinaria attività di salvataggio – è un presupposto essenziale ai fini della domanda di compenso ex art. 13 Convenzione di Londra, in ipotesi da ripartire ai sensi del successivo art. 15 con gli altri soggetti che abbiano svolto nell'occasione attività di soccorso.

Cass, sez. I, 13 marzo 2020 n. 7150; pres. Federico, rel. Vella, p.m. Soldi; *Corporazione dei Piloti del Porto di Palermo* (avv. B. Spallina e S. Bonaccorso) c. *Tirrenia Compagnia di Navigazione s.p.a. in Amministrazione straordinaria* (avv. R. Capiello e E. Vergani); *supra*, con nota di A. ANTONINI.

REATI E INFRAZIONI AMMISTRATIVE



Il reato di contrabbando di cui agli art. 292 e 295 del testo unico delle leggi doganali (d.P.R. n. 23 gennaio 1973, n. 43) è configurabile non solo nel caso di importazione definitiva di mezzi di trasporto, quali aeromobili, in evasione dei diritti di confine, bensì anche nel caso di mezzi di trasporto in temporanea importazione (art. 216 del d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43), quando siano cessate le condizioni previste per l'impor-

tazione temporanea, ovvero sia decorso il termine semestrale fissato dalla legge ai fini della permanenza in importazione temporanea di merci estere sul suolo nazionale.

Cass. pen., sez. III, 3 novembre 2022 n. 44467; pres. Ramacci, rel. Liberati, p.m. Cuomo; *Tonetti R. e Cioffi D.* (avv. S. Arcifa).

In tema di violazioni delle disposizioni sui cronotachigrafi, la violazione della condotta imposta dall'art. 15, par. 7, lett. a, del reg. (CE) n. 3821/1985, sanzionata dall'art. 19 della l. n. 727/1978, costituisce un'infrazione unica ed istantanea, consistente nell'omessa presentazione, da parte del conducente sottoposto a controllo, di tutti o parte dei fogli di registrazione relativi alla giornata in corso ed ai ventotto giorni precedenti, con la conseguenza che la violazione del predetto obbligo non può che dar luogo ad una sola sanzione, nonostante che quest'ultima, pur applicata nella sua misura massima, sia non sufficientemente proporzionata rispetto alla gravità dell'infrazione commessa e non idonea a produrre effetti dissuasivi sul trasgressore.



Cass., sez. II, 30 novembre 2022 n. 35320; pres. Man-
na, rel. Amato; *Prefettura ufficio territoriale del governo di
Firenze, Ministero dell'interno c. Melnicenko D.* (avv. G. Be-
ghin).

*In tema di delitti contro la polizia della navigazione, rive-
ste la qualifica di comandante di nave, ai fini della configu-
rabilità del reato di resistenza o di violenza contro nave da
guerra a norma dell'art. 1100, comma 1, c. nav., qualunque
soggetto che, indipendentemente dalle dimensioni del natante
e dalla presenza o meno di equipaggio a lui sottoposto, ha il*



pieno e completo controllo della imbarcazione, con riferimento alla condotta di navigazione ed alle altre attività di bordo.

Cass. pen., sez. I, 4 marzo 2022 n. 31501; pres. Mogini, rel. Cairo, p.m. Picardi; *Janashia I.*



Il reato di abusiva occupazione di spazio demaniale marittimo ha natura permanente e cessa solo quando vengano meno l'uso ed il godimento illegittimi; in caso di realizzazione di un'opera su suolo demaniale, la prescrizione decorre fino a quando l'agente abbia rimosso l'opera o l'autorità pubblica abbia impedito la libera fruizione dell'area abusivamente occupata.

Cass. pen., sez. III, 20 aprile 2022 n. 30423; pres. Sarno, rel. Semeraro, p.g. Mastroberardino; *Piconese E.* (avv. E. Galasso e M. Bellini).

Cass., pen., sez. III, 7 giugno 2022 n. 31772; pres. Sarno, rel. Corbo, p.m. Giordano; *Spada M.*



La fattispecie incriminatrice di cui agli art. 54 e 1161 c. nav., che sanziona la condotta di occupazione senza titolo di un'area demaniale marittima, impedendone o limitandone la fruibilità, si applica anche a chi abbia protratto l'abusiva occupazione da altri precedentemente iniziata. Né, data la pacifica natura permanente del reato, può esservi questione alcuna di prescrizione, atteso che detta permanenza si protrae fino a che l'occupazione perdura e, pertanto, il termine di prescrizione non decorre dalla data dell'accertamento, ma da quella della data di rilascio della concessione o da quella dello sgombero, individuandosi in tale momento la cessazione dell'illegittimo uso e godimento di fatto del bene demaniale.

Cass. pen., sez. III, 21 aprile 2022 n. 33625; pres. Rosi, rel. Cerroni, p.m. Giordano; *Vincenti L.*

L'ipotesi di reato delle innovazioni illecite su beni demaniali – le quali di per sé mettono in pericolo il bene penalmente protetto sottraendo all'Autorità amministrativa il potere di valutarne la conformità al miglior utilizzo collettivo del bene ed agli altri interessi pubblici – da un lato può essere effettuata da chiunque (concessionario o meno) e, d'altro lato, proprio perché realizza un'anticipata tutela del bene penalmente protetto secondo lo schema del reato di pericolo, non necessita la verifica che da essa sia derivata una (apprezzabile) limitazione del godimento del bene demaniale da parte della collettività. Proprio perché si tratta di condotte che ugualmente ledono il medesimo bene penalmente protetto, la realizzazione di innovazioni non autorizzate può altresì integrare, in concreto, gli estremi della occupazione arbitraria di suolo demaniale laddove l'opera sottragga una porzione di area al godimento della collettività. In questo caso, il reato – altrimenti istantaneo – che si consuma con l'ultimazione dell'opera può assumere i caratteri dell'illecito permanente.



Cass. pen., sez. III, 22 giugno 2022 n. 33105; pres. Sarno, rel. Pazienza, p.m. Manuali; *Tartamella A.*

Il reato di occupazione arbitraria di bene demaniale marittimo sussiste quando sia in qualunque modo compromesso o pregiudicato l'interesse della collettività a usare in maniera completa e in tutte le sue implicazioni il bene demaniale.



Cass. pen., sez. III, 14 settembre 2022 n. 36545; pres. Ramacci, rel. Liberati, p.m. Manuali; *Montinaro F.* (avv. S. Chiriatti).



L'occupazione dello spazio demaniale marittimo è arbitraria, ai sensi dell'art. 54 e 1161 c. nav., sia quando non è legittimata da un titolo concessorio valido ed efficace, sia quando la concessione sia stata in precedenza rilasciata ad un soggetto diverso da quello intenzionato ad utilizzare il bene pubblico.

Cass. pen., sez. III, 6 ottobre 2022 n. 41811; pres. Ramacci, rel. Noviello, p.m. Molino; *Princiotta Cariddi G.*



L'occupazione dello spazio demaniale marittimo è arbitraria ed integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav. se non legittimata da un valido ed efficace titolo concessorio, rilasciato in precedenza e non surrogabile da altri atti, ovvero allorquando sia scaduto o inefficace il provvedimento abilitativo.

Cass. pen., sez. III, 2 novembre 2022 n. 49468; pres. Ramacci, rel. Pazienza, p.m. Giordano; *Bozzo G.* (avv. G. Velle).



Il reato di abusiva occupazione di spazio demaniale marittimo si configura anche in caso di occupazione protrattasi oltre la scadenza del titolo, a nulla rilevando l'esistenza della pregressa concessione e la tempestiva presentazione dell'istanza di rinnovo, attesa la natura costitutiva del diritto e non meramente autorizzatoria del provvedimento amministrativo di concessione.

Cass. pen., sez. III, 14 dicembre 2022 n. 404; pres. Ramacci, rel. Scarcella, p.m. Fimiani; *Giraldi M.* (avv. E. Galassi).

SERVIZI DI TRASPORTO

Il reg. (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), e in particolare l'art. 1, paragrafo 1, e l'art. 4, paragrafo 1, di tale regolamento, devono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una normativa nazionale che abbia lo scopo di equiparare dei servizi di trasporto marittimo a dei servizi di trasporto ferroviario, qualora tale equiparazione abbia l'effetto di sottrarre il servizio in questione all'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici ad esso applicabile.



C. giust. UE, sez. X, 13 ottobre 2022, C-437/21; pres. Ilesič, rel. Csehi; *Liberty Lines s.p.a. c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

SOCCORSO E RECUPERO

In tema di compenso per l'assistenza a una nave in pericolo, l'art. 13, § 2, della Convenzione internazionale di Londra del 28 aprile 1989 sull'assistenza (ratificata e resa esecutiva in Italia con la l. n. 129 del 12 aprile 1995, in vigore dal 14 luglio) ammette che le legislazioni nazionali degli Stati aderenti mantengano o introducano una regola diversa della parziarietà della relativa obbligazione, consentendo che il versamento del compenso, unitariamente determinato ai sensi del § 1, venga effettuato da una delle parti interessate, con diritto di regresso nei confronti delle altre parti, limitatamente alla rispettiva quota. Nell'ordinamento italiano, il compenso dovuto ai soccorritori per il soccorso all'intera spedizione, unitariamente considerato, integra, ai sensi dell'art. 497 c. nav., una forma di «aviaria-spesa», la cui ripartizione nei rapporti interni tra tutti gli interessati alla spedizione avviene secon-



do il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni. Nei rapporti esterni l'armatore, stante il ruolo istituzionalmente rivestito, anche alla luce degli artt. 491, 492, 274, 302 e 312 c. nav., risponde quale «obbligato principale» nei confronti dei soccorritori: in via esclusiva, per la componente del compenso correlata al soccorso della nave; in solido con ciascuno dei condebitori aventi diritto al carico, per la componente del compenso a questo correlata. Resta esclusa la solidarietà tra i diversi interessati al carico, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni.

Cass., sez. I, 13 marzo 2020 n. 7149; pres. Federico, rel. Vella, p.m. Soldi; *Tirrenia Compagnia di Navigazione s.p.a. in Amministrazione straordinaria* (avv. S. Ballei, M. Mastropasqua, E. Vergani) c. *Purple Water Limited* (avv. M. Porzio e V. Porzio); *supra* con nota di A. ANTONINI.

TRASPORTO DI COSE



Il contratto di trasporto, qualora il destinatario sia persona diversa dal mittente, si configura come contratto a favore di terzo, nel quale la consegna delle cose a destinazione, o la richiesta di consegna, integra la «dichiarazione di volerne profittare» prevista dall'art. 1411 c.c.; a partire da quel momento, quindi, il destinatario fa propri gli effetti del contratto e il vettore può rivolgersi solo a lui per il corrispettivo.

Cass., sez. VI, 3 agosto 2021 n. 22149; pres. Amendola, rel. Cirillo; *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora) c. *Colonial sud s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e S. Carbone); in *Dir. mar.* 2022, 594, con nota di C. BICCHIERAI.

La risoluzione parziale del contratto, esplicitamente prevista dall'art. 1458 c.c. per i contratti ad esecuzione continuata o periodica, è possibile anche per il contratto di trasporto marittimo ad esecuzione istantanea, quando il relativo oggetto sia rappresentato – secondo la valutazione del giudice di merito, censurabile in sede di legittimità solo per violazione di legge o vizi logici – non da un'unica cosa infrazionabile, ma da più cose aventi propria individualità, quando, cioè, ciascuna di queste, separata dal tutto, mantenga un'autonomia economico-funzionale, che la renda definibile come bene a sé, suscettibile di diritti o di negoziazione distinti.



Cass., sez. I, 23 novembre 2022 n. 34561; pres. Genovese, rel. Scotti; *ICM s.p.a.* (avv. C. Alessandri) c. *Baggio s.p.a. trasporti combinati* (avv. R. Vitucci e R. Ceccon).

Il vettore non può invocare l'applicazione dell'art. 437 c. nav. a tutela di un credito per nolo e controstallie, quando in base al contratto tali crediti siano esigibili dopo il termine di scarica delle merci.



Il diritto di ritenzione attribuito al vettore dal charterparty non è opponibile al terzo portatore di polizza di carico qualora la clausola che attribuisce tale diritto non sia specificamente richiamata nella polizza di carico.

Trib. Civitavecchia 11 gennaio 2021; g.u. Bianchi; *Oldendorff carriers gmbh & co. kg* (avv. G. Berlingieri e F. Casola) c. *United bulk carriers international s.r.l.* (avv. M. Dardani e L. Morellini) ed *Enel produzione* (avv. P. Palandri); in *Dir. mar.* 2022, 628, con nota di G. DUCA.



In mancanza di una espressa indicazione contraria contenuta nel contratto, il compenso di controstallia è destinato a liquidare l'interrezza dei danni derivanti dall'inadempimento del charterer relativo al mancato completamento della carica o della scarica delle merci dalla nave entro il periodo di stallia, e non solamente alcuni di essi. Conseguentemente, qualora intenda ottenere un risarcimento suppletivo in aggiunta al demurrage, l'owner deve necessariamente provare che vi sia stato, da parte del charterer, inadempimento di una obbligazione separata e distinta rispetto a quella relativa al completamento delle operazioni di carica o scarica entro il laytime.

*K Line PTE Limited v. Priminds Shipping (HK) Co Limited, m/n Eternal Bliss; **Court of appeal (civil division) 18 novembre 2021**; giudici Vos, Newey e Males; *supra*, con nota di D. CASCIANO.*



È erronea la sentenza di merito che, facendo applicazione dell'art. IV.5 della Convenzione di Bruxelles del 1924, nel suo testo originario, ad un carico di pannocchie trasportate alla rinfusa all'interno di un container, considera tale container come «unità» al fine di calcolare il limite risarcitorio, senza accertare se le parti si fossero riferite nella polizza di carico ad una unità di nolo.

Cass. fr. – Ch. comm. 23 marzo 2022 n. 19-19.103; pres. Remery; *Mmma Iard, Continetales Asco, Helvetia Assurances, Watkins e Mma Iard Assurances mutuelles c. CMA CGM*; no . in *Dir mar.* 2022, 675, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.



Costituisce violazione di una clausola arbitrale, che giu-

stifica l'emissione di una anti-suit injunction, la richiesta all'autorità giudiziaria del porto di sbarco di un ordine per la riconsegna della merce in mancanza degli originali delle polizze di carico.

Aquavita International Sa v. Indagro Sa (The «Aquavita Eternity»); giudice Foxton; **Queen's bench division – Commercial court 12 aprile 2022**; in *Dir mar.* 2022, 678, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

È valida la clausola, contenuta in una sea waybill, con la quale si prevede che tutti i reclami per perdita o avaria del carico debbano essere proposti esclusivamente nei confronti del vettore, ad esclusione dei suoi subcontraenti.



Qualora venga emessa una sea waybill per un trasporto che comprende una tratta marittima ed una successiva tratta ferroviaria e detta sea waybill richiami il COGSA, questo si applica all'intero trasporto.

Il potere delle corti di impedire al vettore di invocare la decadenza di cui all'art. III.6 del COGSA può essere esercitato solo qualora il vettore abbia indotto nell'avente diritto al carico un falso senso di sicurezza con assicurazioni che il reclamo sarebbe stato pagato, non essendo invece sufficiente al riguardo la mera inerzia del vettore nella trattazione del reclamo.

Herod's Stone Design v. Mediterranean Shipping co. s.a. e Bnsf Railway Company; giudice Torres; **U.S. District Court – Southern District of New York 22 gennaio 2020**; in *Dir mar.* 2022, 680, con nota di P. MORDIGLIA.

TRASPORTO DI PERSONE



L'art. 3, paragrafo 2, lettera a, 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 il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'art. 2, lettera g, del succitato regolamento, che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo.

L'art. 2, lettera b, del reg. n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione, nei confronti di un passeggero, qualora quest'ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che detto vettore abbia confermato gli orari del volo o senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore aereo.

L'art. 2, lettera h, l'art. 5, paragrafo 1, lettera c, nonché l'art. 7, paragrafo 1, seconda frase, e paragrafo 2, del reg. n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi delle succitate disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'art. 7 di tale regolamento, da un «altro titolo», ai sensi dell'art. 2, lettera g, di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico.

L'art. 2, lettera l, e l'art. 5, paragrafo 1, del reg. n. 261/2004

devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.

L'art. 7, paragrafo 2, del reg. n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti da tale disposizione.

L'art. 5, paragrafo 1, lettera a, e l'art. 8, paragrafo 1, lettera b, del reg. n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'informazione relativa all'anticipazione del volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'«offerta di riavviamento», ai sensi di quest'ultima disposizione.

L'art. 14, paragrafo 2, del reg. n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero aereo relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7 di tale regolamento nonché, se del caso, di precisare i documenti che egli deve allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria, senza tuttavia imporre a tale vettore di informare il passeggero aereo relativamente all'importo esatto della compensazione pecuniaria che il passeggero stesso può eventualmente ottenere ai sensi dell'art. 7 di detto regolamento.

C. giust. UE, sez. I, 21 dicembre 2021 C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20; pres. Bay Larsen, rel. Safjan; AD, BE, CF c. Corendon Airlines (C-146/20); JG, LH, MI, NJ c. OP, nella sua qualità di liquidatore della Azurair GmbH, con l'intervento di Alltours flugreisen GmbH (C-188/20) e Eurowings GmbH c. Flightright GmbH (C-196/20); AG, MG, HG, c. Austrian Airlines AG (C-270/20).



L'art. 3, paragrafo 1, 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 tale regolamento non trova applicazione nel caso di un volo in coincidenza che è stato oggetto di un'unica prenotazione ed è composto da due segmenti di volo che devono essere operati da un vettore aereo comunitario qualora sia l'aeroporto di partenza del primo segmento di volo sia l'aeroporto di arrivo del secondo segmento di volo siano situati in un paese terzo e solo l'aeroporto in cui avviene lo scalo sia situato nel territorio di uno Stato membro.

C. giust. UE, sez. IV, 24 febbraio 2022, C-451/20; pres. Jürimäe, rel. Rodin; *Airhelp ltd. c. Austrian Airlines AG.*



L'art. 3, paragrafo 1, lettera a, in combinato disposto con gli art. 6 e 7 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 di un volo in coincidenza, composto da due segmenti di volo e che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione presso un vettore comunitario, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, ha diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo di un paese terzo che ha effettuato l'intero volo agendo in nome di tale vettore aereo comunitario, qualora detto passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore riconducibile al secondo segmento di detto volo.

C. giust. UE, sez. IV, 7 aprile 2022, C-561/20; pres. Lycourgos, rel. Rodin; Q, R, S c. *United Airlines Inc.*

L'art. 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che una situazione in cui, per una causa indeterminata, un passeggero cade lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile e riporta lesioni personali rientra nella nozione di «incidente», ai sensi di tale disposizione, anche nel caso in cui il vettore aereo interessato non abbia violato i propri obblighi di diligenza e di sicurezza al riguardo.

L'art. 20, prima frase, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, deve essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un incidente, che ha causato un danno a un passeggero, consista nella caduta di quest'ultimo, per una causa indeterminata, lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile, il vettore aereo interessato può essere esonerato dalle proprie responsabilità nei confronti di tale passeggero soltanto nella misura in cui, tenuto conto di tutte le circostanze in cui si è verificato il danno, tale vettore dimostri, conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili e salvo il rispetto dei principi di equivalenza e di effettività, che detto passeggero ha provocato il danno da lui subito o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito od omissione, ai sensi di tale disposizione.

C. giust. UE, sez. III, 2 giugno 2022 C-589/20; pres. Jürimäe, rel. Piçarra; JR c. *Austrian Airlines AG.*





L'art. 5, paragrafo 3, 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, qualora l'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi sia responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante degli aeromobili, un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante può essere considerato una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione.

C. giust. UE, sez. VIII, 7 luglio 2022, C-308/21; pres. Jääskinen, rel. Jürimäe; *KU, OP, GC c. SATA International – Azores Airlines SA.*



L'art. 16 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: gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento a imporre a un vettore aereo la corresponsione della compensazione pecuniaria, ai sensi dell'art. 7 di detto regolamento, dovuta ai passeggeri in forza del medesimo regolamento, qualora tale organismo nazionale sia stato investito di un reclamo individuale di un passeggero, purché sussista per tale passeggero e per detto vettore aereo la possibilità di un ricorso giurisdizionale.

C. giust. UE, sez. III, 29 settembre 2022, C-597/20; pres. e rel. Jürimäe; *Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. c. Budapest Főváros Kormányhivatala.*

L'art. 2, lettera h, 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: la nozione di «volo in coincidenza» comprende un'operazione di trasporto costituita da più voli, effettuati da vettori aerei operativi diversi che non siano vincolati da uno specifico rapporto giuridico, qualora tali voli siano stati combinati da un'agenzia di viaggi che abbia fatturato un prezzo totale ed emesso un unico biglietto per detta operazione, cosicché un passeggero in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e vittima di un ritardo prolungato all'arrivo a destinazione dell'ultimo volo può avvalersi del diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7 di detto regolamento.



C. giust. UE, sez. VIII, 6 ottobre 2022, C-436/21; pres. Jääskinen, rel. Piçarra; *Flihtyright GmbH c. American Airlines Inc.*

L'art. 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che: una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale, purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico.



C. giust. UE, sez. III, 20 ottobre 2022, C-111/21; pres. Jürimäe, rel. Piçarra; *BT c. Laudamotion GmbH*.



In caso di proclamazione di uno sciopero del personale ENAV, il vettore è costretto a versare al passeggero la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del reg. (UE) n. 261/2004, non rientrando detta situazione nel novero delle circostanze eccezionali di cui all'art. 5 del regolamento summenzionato, salvo il caso in cui dimostri concretamente l'effettiva impraticabilità di qualunque altra possibilità di intervento residuo (ad es. una tempestiva riprogrammazione dei voli nelle cosiddette fasce garantite dai lavoratori in astensione; l'offerta di una soluzione di trasporto sostitutiva equivalente, et similia), sì che possa essere attestato dal giudice di merito in modo esauriente, incontestabile ed inequivoco, l'assoluta indipendenza del sacrificio delle ragioni del viaggiatore da qualsiasi impegno contrattuale concretamente esigibile da parte del vettore interessato.

Cass., sez. III, 10 febbraio 2023 n. 4261; pres. De Stefano, rel. Dell'Utri, p.m. Troncone; *M.M. Iodice, A. Stella* (avv. S. Pazzaglia e S. Ferrini) c. *Ryanair DAC* (avv. G. Bisazza, M. Castioni e T. Criserà).



La clausola, inserita in un contratto concluso tra un passeggero-consumatore ed un vettore aereo, senza essere stata oggetto di negoziato individuale, che attribuisce una competenza esclusiva al giudice nel cui foro si trova la sede del vettore, deve essere considerata abusiva, ai sensi dell'art. 3.1 della dir. 93/13/CEE.

Il passeggero che agisce per il risarcimento del danno cagionato da negato imbarco, cancellazione o ritardo deve fornire la prova dell'esistenza del contratto di trasporto ed unicamen-

te allegare l'inadempimento del vettore, spettando a quest'ultimo dimostrare l'esatto adempimento ovvero l'imputabilità dell'inadempimento a caso fortuito o forza maggiore.

Trib. Ravenna 6 luglio 2021; g.u. Farolfi; C.A. c. Ryanair DAC; in *Dir. mar.* 2022, 627.

Il comportamento volontario, temerario o negligente dell'assistente di volo, comportante una lesione personale del passeggero, non consente di aggirare il termine di decadenza di due anni, previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal, per l'inizio dell'azione risarcitoria nei confronti del vettore. Ciò trova riscontro anche nel fatto che, sebbene l'art. 25 della Convenzione di Varsavia prevede che il vettore non possa avvalersi dei limiti di responsabilità, in essa stabiliti, in caso di danno corporale provocato da condotta volontaria o temeraria e nella consapevolezza che verosimilmente ne sarebbe derivato un danno, la Convenzione di Montreal, che ha sostituito la prima, non contiene alcuna disposizione di analogo tenore, che colleghi la condotta volontaria ai danni alla persona.



A. Cohen v. American Airlines, Inc., e al.; giudici Pooler, Chin, Lohier; **U.S. Court of Appeal (2nd Circ.) 10 settembre 2021**; *supra* con nota di I. ARJA.

L'art. 2, paragrafo 2, lettera d, e l'art. 23 del reg. (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la dir. 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati), devono essere interpretati nel senso che tale regolamento è applicabile ai trattamenti di dati personali previsti da una normativa nazionale diretta a



trasporre nel diritto interno, al contempo, le disposizioni della dir. 2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate, della dir. 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la dir. 2002/6/CE, e della dir. (UE) 2016/681 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi, per quanto riguarda, da un lato, trattamenti di dati effettuati da operatori privati e, dall'altro, trattamenti di dati effettuati da autorità pubbliche rientranti, unicamente o altresì, nella dir. 2004/82 o nella dir. 2010/65. Detto regolamento non è invece applicabile ai trattamenti di dati previsti da una siffatta normativa rientranti solo nella dir. 2016/681, che sono effettuati dall'unità d'informazione sui passeggeri (UIP) o dalle autorità competenti ai fini di cui all'art. 1, paragrafo 2, di tale direttiva.

Dal momento che un'interpretazione della dir. 2016/681 alla luce degli art. 7, 8 e 21 nonché dell'art. 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, garantisce la conformità di tale direttiva ai summenzionati articoli della Carta dei diritti fondamentali, l'esame della seconda, terza, quarta e sesta questione pregiudiziale non ha rivelato alcun elemento tale da inficiare la validità di detta direttiva.

L'art. 6 della dir. 2016/681, letto alla luce degli art. 7 e 8 nonché dell'art. 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali, deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che autorizza il trattamento di dati del codice di prenotazione (dati PNR) raccolti conformemente a tale direttiva per finalità diverse da quelle espressamente previste dall'art. 1, paragrafo 2, di detta direttiva.

L'art. 12, paragrafo 3, lettera b, della dir. 2016/681 deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale, ai sensi della quale l'autorità istituita come unità d'informazione sui passeggeri (UIP) ha anche la qualità di

autorità nazionale competente abilitata ad approvare la comunicazione dei dati PNR alla scadenza del periodo di sei mesi successivo al trasferimento di tali dati all'UIP.

L'art. 12, paragrafo 1, della dir. 2016/681, in combinato disposto con gli art. 7 e 8 nonché con l'art. 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali, deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che prevede un periodo generale di conservazione dei dati PNR di cinque anni, applicabile indistintamente a tutti i passeggeri aerei, ivi compresi quelli per i quali né la valutazione preliminare di cui all'art. 6, paragrafo 2, lettera a, di tale direttiva, né le eventuali verifiche effettuate durante il periodo di sei mesi di cui all'art. 12, paragrafo 2, di detta direttiva, né alcun'altra circostanza abbiano rivelato l'esistenza di elementi obiettivi atti a stabilire un rischio in materia di reati di terrorismo o di reati gravi aventi un collegamento oggettivo, perlomeno indiretto, con il trasporto aereo di passeggeri.

La dir. 2004/82 deve essere interpretata nel senso che essa non si applica ai voli, di linea o meno, effettuati da un vettore aereo proveniente dal territorio di uno Stato membro e che deve atterrare nel territorio di uno o più Stati membri, senza scalo nel territorio di un paese terzo (voli intra-UE).

Il diritto dell'Unione, in particolare l'art. 2 della dir. 2016/681, letto alla luce dell'art. 3, paragrafo 2, TUE, dell'art. 67, paragrafo 2, TFUE e dell'art. 45 della Carta dei diritti fondamentali, deve essere interpretato nel senso che esso osta:

– a una normativa nazionale che prevede, in assenza di minaccia terroristica reale e attuale o prevedibile alla quale sia confrontato lo Stato membro interessato, un sistema di trasferimento, da parte dei vettori aerei e degli operatori di viaggio, e di trattamento, da parte delle autorità competenti, dei dati PNR di tutti i voli intra-UE e dei trasporti effettuati con altri mezzi all'interno dell'Unione, provenienti da o diretti verso tale Stato membro o ancora in transito in esso, al fine di lottare contro i reati di terrorismo e i reati gravi. In una situazione del genere, l'applicazione del sistema istituito dalla dir. 2016/681 deve essere limitata al trasferimento e al

trattamento dei dati PNR dei voli e/o dei trasporti relativi, in particolare, a determinati collegamenti o modalità di viaggio o ancora a determinati aeroporti, stazioni o porti marittimi per i quali esistano indicazioni che giustifichino tale applicazione. Spetta allo Stato membro interessato selezionare i voli intra-UE e/o i trasporti effettuati con altri mezzi all'interno dell'Unione per i quali esistono siffatte indicazioni e riesaminare regolarmente detta applicazione, in base all'evoluzione delle condizioni che hanno giustificato la loro selezione, al fine di garantire che l'applicazione di detto sistema a tali voli e/o a tali trasporti sia sempre limitata allo stretto necessario, e

– a una legislazione nazionale che prevede un siffatto sistema di trasferimento e trattamento di detti dati ai fini del miglioramento dei controlli alle frontiere e della lotta all'immigrazione illegale.

Il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che esso osta a che un giudice nazionale limiti nel tempo gli effetti di una declaratoria di illegittimità ad esso incombente, in forza del diritto nazionale, nei confronti di una normativa nazionale che impone ai vettori aerei, ferroviari e terrestri nonché agli operatori di viaggio il trasferimento dei dati PNR e che prevede un trattamento e una conservazione di tali dati incompatibili con le disposizioni della dir. 2016/681, lette alla luce dell'art. 3, paragrafo 2, TUE, dell'art. 67, paragrafo 2, TFUE, degli art. 7, 8 e 45 nonché dell'art. 52, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali. L'ammissibilità degli elementi di prova ottenuti con tale mezzo rientra, conformemente al principio di autonomia procedurale degli Stati membri, nell'ambito del diritto nazionale, fermo restando il rispetto, in particolare, dei principi di equivalenza ed effettività

C. giust. UE, grande sezione, 21 giugno 2022, C-817/19;
pres. Lenaerts, rel. Von Danwitz; *Ligue des droits humains c. Conseil des ministres.*

TRIBUTI E DOGANA

Il reato di contrabbando di cui agli art. 292 e 295 del testo unico delle leggi doganali (d.P.R. n. 23 gennaio 1973 n. 43) è configurabile non solo nel caso di importazione definitiva di mezzi di trasporto, quali aeromobili, in evasione dei diritti di confine, bensì anche nel caso di mezzi di trasporto in temporanea importazione (art. 216 del d.P.R. 23 gennaio 1973 n. 43), quando siano cessate le condizioni previste per l'importazione temporanea, ovvero sia decorso il termine semestrale fissato dalla legge ai fini della permanenza in importazione temporanea di merci estere sul suolo nazionale.



Cass. pen., sez. III, 3 novembre 2022 n. 44467; pres. Ramacci, rel. Liberati, p.m. Cuomo; Tonetti R. e Cioffi D. (avv. S. Arcifa).

La rumorosità dell'aeromobile, unitamente al suo peso, concorre alla determinazione del presupposto del tributo IRE-SA, che fa riferimento al numero di decolli e di atterraggi negli aeroporti situati nel territorio della Regione Lazio (art. 5 l.reg. n.2/2013), la qual cosa non risultando del tutto irragionevole o irrazionale, avuto riguardo alla significanza economica dell'attività economica dell'esercente, espressiva della ricchezza ottenuta, coerente con il principio della capacità contributiva (art. 53, comma 1 cost.), posto che non è necessario che ogni singolo tributo sia informato al principio di progressività (art. 53, comma 2, cost.), basta che lo sia il sistema nel suo insieme, rientrando nella discrezionalità del legislatore, con il solo limite della non arbitrarietà, la determinazione dei singoli fatti espressivi della capacità contributiva che, quale idoneità del soggetto all'obbligazione di imposta, può essere desunta da qualsiasi indice che sia rivelatore di ricchezza e non solamente di reddito individuale. D'altro canto, l'imposta de qua neppure appare lesiva del principio di eguaglianza, di



cui all'art. 3 cost., in quanto va considerata la natura di tributo regionale proprio che non discrimina, agli effetti impositivi, gli esercenti che operano nel territorio della Regione Lazio.

Cass., sez. V, 7 novembre 2022 n. 32755; pres. Chindemi, rel. De Masi, p.m. De Renzis; *American Airlines s.p.a.* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 7 novembre 2022 n. 32760; pres. Chindemi, rel. De Masi, p.m. De Renzis; *Emirates* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 7 novembre 2022 n. 32763; pres. Chindemi, rel. De Masi, p.m. De Renzis; *Air Canada* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 7 novembre 2022 n. 32764; pres. Chindemi, rel. De Masi, p.m. De Renzis; *Korean Airlines* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 10 novembre 2022, n. 33220; pres. Chindemi, rel. De Masi, p.m. De Renzis; *EasyJet Airline Company Ltd.* (avv. M. Giordano) c. *Regione Campania* (avv. M.L. Consolazio e T. Ciotola).

Cass., sez. V, 18 novembre 2022, n. 34000; pres. Chindemi, rel. Balsamo, p.m. De Renzis; *Singapore Airlines Limited C.* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 18 novembre 2022, n. 34001; pres. Chindemi, rel. Balsamo, p.m. De Renzis; *Qatar Airways* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 18 novembre 2022, n. 34002; pres. Chindemi, rel. Balsamo, p.m. De Renzis; *EasyJet Airline Company Limited* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 21 novembre 2022, n. 34228; pres. Chindemi, rel. Stalla, p.m. De Renzis; *Linee aeree turche – Turkish Airlines Turk Hava Yollari* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 21 novembre 2022, n. 34249; pres. Chindemi, rel. Stalla, p.m. De Renzis; *Kuwait Airways* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 21 novembre 2022, n. 34253; pres. Chindemi, rel. Stalla, p.m. De Renzis; *EL AL* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 21 novembre 2022, n. 34259; pres. Chindemi, rel. Stalla, p.m. De Renzis; *Air Malta* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 25 novembre 2022, n. 34729; pres. Chindemi, rel. Balsamo, p.m. De Renzis; *Tahi Airways* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 25 novembre 2022, n. 34730; pres. Chindemi, rel. Balsamo, p.m. De Renzis; *Finnair OYJ* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 12 dicembre 2022 n. 36235; pres. Chindemi, rel. Russo; *United Parcel Service Italia* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 12 dicembre 2022 n. 36239; pres. Chindemi, rel. Russo; *Etihad Airways* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola) e c. *Aeroporti di Roma s.p.a.*

Cass., sez. V, 13 dicembre 2022 n. 36464; pres. Chindemi, rel. Russo; *American Airlines* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 13 dicembre 2022 n. 36439; pres. Chindemi, rel. Russo; *Scandinavian Airlines System* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).

Cass., sez. V, 13 dicembre 2022, n. 36479; pres. Chindemi, rel. Stalla, p.m. De Renzis; *EL AL Israwl Airlines ltd.* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. C. D'Amata) e *Aeroporti di Roma s.p.a.*

Cass., sez. V, 19 dicembre 2022 n. 37146; pres. Chindemi, rel. Russo; *Air Algerie* (avv. M. Giordano) c. *Regione Lazio* (avv. T. Ciotola).



Ai fini IRES e IRAP, costituisce stabile organizzazione di una impresa non residente che eserciti una attività di trasporto aereo, nelle forme del contratto di «wet leasing», la circostanza che l'impresa disponga sul territorio dello Stato di almeno una base di servizio, nella quale operi sia una quota di lavoratori subordinati con mansioni di equipaggio di condotta e di cabina – i quali inizino e concludano «in loco» un periodo di servizio o una serie di periodi di servizio – sia una dotazione di mezzi costituita da una flotta di aerei, dotata di mezzi umani e tecnici idonei a dimostrare un collegamento non episodico con il territorio dello Stato e capaci di generare un'attività economica autonoma rispetto a quella svolta dalla società-madre, costituita dallo svolgimento di tratte di volo domestiche; ai fini IVA, occorre fornire la prova che la medesima struttura organizzativa sia in grado di fornire un'autonoma prestazione di servizi senza la partecipazione della società-madre.

Cass., sez. V, 29 novembre 2022 n. 35138; pres. Virgilio, rel. D'Aquino, p.m. Vitiello; *Agenzia delle entrate* c. *Carpatair S.A.* (avv. M. Bettoni).

In materia di costi infragruppo (ovvero laddove una società del gruppo d'impresa decida di fornire servizi o curare direttamente le attività di interesse comune alle altre consociate), relativi allo svolgimento del servizio di aerotaxi, l'onere della prova in ordine all'esistenza ed all'inerenza dei costi sopportati incombe sulla società che affermi di aver ricevuto il servizio, occorrendo, affinché il corrispettivo da essa versato sia deducibile ai fini delle imposte dirette e l'IVA contestualmente assolta sia detraibile, che questa abbia tratto dal servizio remunerato un'effettiva utilità, obiettivamente determinabile e adeguatamente documentata, non essendo, tuttavia, sufficiente, a tal fine, né l'esibizione del contratto riguardante le prestazioni di servizi fornite dalla controllante alle controllate, né la fatturazione dei corrispettivi, in quanto si tratta di dati e circostanze facilmente falsificabili, piuttosto richiedendosi la specifica allegazione di quegli elementi necessari per determinare l'utilità effettiva o potenziale conseguita dalla consociata che riceve il servizio.



Cass., sez. V, 26 gennaio 2023 n. 2471; pres. Cirillo, rel. Angarano; Agenzia delle entrate c. Fonte s.p.a., Ulmus s.r.l. (avv. G. Frasoni).

I diritti portuali per le operazioni di imbarco/sbarco costituiscono una tassa di scopo, collegata al soddisfacimento di un servizio o di una funzione differenziata e determinabile, così da essere dovuta non dalla generalità dei contribuenti, ma solo dai fruitori attuali o potenziali di tale servizio o di tale funzione. Essi rientrano pertanto nell'ambito di operatività dell'art. 23 cost.



La riserva di legge ex art. 23 cost. ha carattere relativo e non esige che la prestazione sia imposta «dalla legge», ma richiede soltanto che essa sia istituita «in base alla legge». Tale precetto deve ritenersi rispettato, con riferimento ai diritti portuali, dal combinato disposto dell'art. 5.8 della l. n. 84/1994 e degli

art. 2 e 3 del d.P.R. n. 107/2009, che consentono alle autorità portuali l'imposizione di soprattasse sulle merci imbarcate e sbarcate e quindi anche di individuare i soggetti obbligati.

L'imposizione da parte delle autorità portuali di diritti portuali sulle operazioni di imbarco e sbarco richiede la correlazione con i costi di opere infrastrutturali in corso di realizzazione o di cui sia pianificata la realizzazione.

Cons. reg. sic. 31 gennaio 2022; pres. De Nictolis, est. Buricelli; *Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia orientale e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (Avvocatura distrettuale dello Stato) c. *E.S.T. s.r.l.* (avv. C. Briguglio e N.A. Medina); in *Dir mar.* 2022, 660, con nota di S. TRANCOSSI.



In tema di reddito d'impresa, ai fini della deducibilità dei costi sostenuti, quali quelli per la locazione finanziaria di un'imbarcazione e quelli sostenuti per l'acquisto di carburante, il contribuente è tenuto a dimostrarne l'inerenza, intesa in termini qualitativi e dunque di compatibilità, coerenza e correlazione, non già ai ricavi in sé, ma all'attività imprenditoriale svolta, sicché deve provare e documentare l'imponibile maturato, ossia l'esistenza e la natura dei costi.

Cass., sez. V, 31 agosto 2022, n. 25609; pres. Virgilio, rel. Perrino; *Gruppo Centralmotor s.p.a.* (avv. M. Procida, A. Fruscione) c. *Agenzia delle entrate.*



In tema di IRAP, sono da includere nel calcolo della base imponibile tutti i contributi erogati a norma di legge, ivi compresi quelli versati alle imprese esercenti il trasporto pubblico locale al fine di ripianare i disavanzi di esercizio, ancorché esclusi dalla base imponibile ai fini delle imposte sui reddi-

ti ai sensi del d.l. 9 dicembre 1986 n. 833, art. 3, comma 1, convertito, con modificazioni, dalla l. 6 febbraio 1987 n. 18, salvo che non si tratti di contributi per i quali l'esclusione dalla base imponibile sia prevista dalle relative leggi istitutive ovvero da altre disposizioni di carattere speciale o rispetto ai quali la legge istitutiva preveda espressamente la specifica correlazione a determinati componenti negativi non ammessi in deduzione ai fini IRAP, ossia la loro erogazione in correlazione ad un componente negativo indeducibile, i quali devono essere esclusi dal calcolo per la determinazione della base imponibile IRAP.

Cass., sez. V, 5 settembre 2022 n. 26019; pres. Virgilio, rel. Pirari; *Caronte s.r.l.* (avv. R. Croce e A. Monti) c. *Agenzia delle entrate*.

Le banchine destinate ad uso commerciale e/o industriale, cioè a forme di sfruttamento economico ed imprenditoriale con autonomia funzionale e reddituale da parte di compagnie sociali, che svolgono, grazie alla concessione di tali aree demaniali, operazioni portuali in forma concorrenziale ai sensi dell'art. 21, comma 1, lett. a, della l. 28 gennaio 1994 n. 84, non possono essere classate in categoria catastale «E», bensì «D», dal momento che tale norma, eliminando la riserva, a favore delle compagnie portuali e dei gruppi portuali, delle operazioni di sbarco, di imbarco e di maneggio delle merci, ha comportato in ambito portuale una vera e propria incompatibilità tra la classificazione in categoria E, da un lato, e la destinazione dell'immobile ad uso commerciale o industriale, dall'altro lato. Tale incompatibilità vale, non avendo rilievo, in tali casi, il criterio della mera localizzazione in area adibita a servizio pubblico (stazione o terminal), né la circostanza che si tratti di attività svolte in forza di concessione d'uso di aree demaniali (come è consentito dall'art. 36 c. nav.), bensì il criterio di funzione o attività.



In tema di ICI, le aree portuali (anche demaniali) sono classificabili nella categoria E di cui all'art. 2, comma 40, del d.l. 3 ottobre 2006 n. 262, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 novembre 2006 n. 286, se aventi caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderle estranee ad ogni uso commerciale o industriale e non anche se presentino autonomia funzionale e reddituale riveniente dal loro concreto impiego per scopi imprenditoriali di siffatta natura, a nulla valendo, in senso contrario, l'art. 1, comma 578, della l. 27 dicembre 2017 n. 205, secondo cui le banchine, le aree portuali scoperte ed i relativi depositi strettamente funzionali alle operazioni ed ai servizi portuali non doganali costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1 (anche se affidati in concessione a privati), trattandosi di disposizione espressamente valevole solo per il futuro (dal 1° gennaio 2020).

Cass., sez. VI, 14 settembre 2022 n. 27084; pres. Lucioti, rel. Mondini; *Agenzia delle entrate c. Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale* (avv. M. Leonetti).

Cass., sez. V, 13 ottobre 2022 n. 28635; pres. Chindemi, rel. Dell'Orfano; *Magazzini Tirreni s.r.l.* (avv. C. Carile) c. *Agenzia delle entrate, Agenzia del demanio e Comune di Napoli* (avv. A.M. Moretti e F.M. Ferrari).

Cass., sez. V, 25 ottobre 2022 n. 31551; pres. Chindemi, rel. Lo Sardo; *Agenzia delle Entrate c. Officine meccaniche navali e fonderie San Giorgio del porto s.p.a.* (avv. V. Marino).

Cass., sez. V, 28 ottobre 2022 n. 31951; pres. De Masi, rel. Candia; *Voltri terminal europa s.p.a.* (avv. L. Salvini e D. De Girolamo) c. *Agenzia delle Entrate*.

Cass., sez. V, 20 dicembre 2022 n. 37344; pres. De Masi, rel. Lo Sardo; *Comune di Bari* (avv. A. Baldi) c. *Aeroporti di Puglia s.p.a.* (avv. F. Lorusso e C. Lucisano).

In tema di IVA, il meccanismo del plafond di cui all'art. 2, comma 2, l. n. 28 del 1997, costituisce una modalità di assolvimento dell'IVA per le operazioni imponibili poste in essere dall'esportatore abituale (cessioni e prestazioni di servizi ad esso rese, quale la costruzione e successiva cessione di un'imbarcazione), in quanto si sostanzia nella compensazione del relativo debito con il credito maturato sulle cessioni all'esportazione od operazioni assimilate registrate nell'anno solare precedente, per un ammontare superiore al 10 per cento del complessivo volume d'affari, ex art. 8, comma 1, lett. a e b, 8-bis, d.P.R. n. 633/1972, consentendo al suo fornitore di effettuare la rivalsa nei suoi confronti attraverso lo scomputo del credito dell'esportatore e non attraverso la controprestazione monetaria. Ne consegue che, discendendo la non imponibilità degli acquisti effettuati dall'esportatore direttamente dalle cessioni all'esportazione e dalle operazioni ad esse assimilate dal medesimo compiute, che ne costituiscono al contempo presupposto e limite quantitativo monetario utilizzabile nell'anno successivo, il mutamento della natura di queste ultime, quand'anche sopravvenuto negli anni successivi (cosiddetto splafonamento postumo), incide sull'entità del plafond, impedendo di procedere alla compensazione e comportando il ritorno al regime ordinario di assolvimento dell'imposta.



Cass., sez. V, 19 ottobre 2022 n. 30800; pres. Virgilio, rel. Pirari, p.m. Locatelli; *Agenzia delle dogane c. Perini Navi s.p.a.* (avv. M. Miccinesi, F. Pistolesi e S. Ginanneschi).

Cass., sez. V, 19 ottobre 2022 n. 30801; pres. Virgilio, rel. Pirari, p.m. Locatelli; *Agenzia delle entrate c. Perini Navi s.p.a.* (avv. M. Miccinesi, F. Pistolesi e S. Ginanneschi).



L'imposta addebitata al cedente è detraibile dal cessionario solo nel caso in cui il bene acquistato dal cessionario imprenditore sia concretamente destinato all'esercizio dell'impresa e sia inerente a detto esercizio, non essendo sufficiente il requisito astratto della mera strumentalità per natura del bene, dovendosi escludere che assuma rilievo la messa a rendita del bene operata successivamente all'acquisto, tanto più per operazioni non rientranti nell'oggetto sociale un bene (nella specie, un'imbarcazione).

Cass., sez. V, 15 novembre 2022 n. 33562; pres. Giudicepietro, rel. D'Angiolella; Agenzia delle entrate c. *Inter car s.r.l.* (avv. R. Venturoli e P. Sciubba).



Dal momento che l'esenzione dell'art. 15, n. 1 della Sesta direttiva IVA (cui si è conformato l'art. 148, lett. a, dir. 2006/112/CE) non si applica più soltanto alle cessioni finali di merci esportate dal venditore (ultimo anello della supply chain), ma anche agli stadi precedenti la cessione all'esportazione, non è più necessario istituire meccanismi di controllo e di sorveglianza per assicurarsi quale sia la definitiva destinazione dei beni ceduti (ai fini della sussistenza della esenzione IVA quali operazioni equiparate alle esportazioni), ove il cessionario finale del carburante fornito a bordo navi (l'armatore) stipuli un contratto di rifornimento con clausole FOB con un intermediario e non con la compagnia petrolifera, in base al quale l'intermediario non ha alcuna disponibilità in ordine al carburante oggetto del rifornimento, essendo questo destinato direttamente alla nave di proprietà dell'armatore.

Cass., sez. V, 11 gennaio 2023 n. 604; pres. Fuochi Tinarelli, rel. D'Aquino, p.m. Basile; Agenzia delle entrate c. *Barba V.* (avv. P. Ruggieri Fazzi).

Cass., sez. V, 11 gennaio 2023 n. 605; pres. Fuochi Tinarelli, rel. D'Aquino, p.m. Basile; *Agenzia delle entrate c. Barba V.* (avv. P. Ruggieri Fazzi).

Cass., sez. V, 23 gennaio 2023 n. 2027; pres. Fuochi Tinarelli, rel. D'Aquino, p.m. Basile; *Agenzia delle entrate c. Barba V.* (avv. P. Ruggieri Fazzi).

In tema di tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, la nozione di «aree scoperte», utilizzata dall'art. 62 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, non si riferisce soltanto alla terraferma, ma a tutte le estensioni o superfici spaziali, comunque utilizzabili e concretamente utilizzate da una comunità umana che produce rifiuti urbani da smaltire, indipendentemente dal supporto (solido o liquido) di cui l'estensione è composta e, dunque, dal mezzo (terrestre o navale) utilizzato per fruire di quell'estensione; pertanto, è irrilevante, ai fini della tassazione delle aree comprese nell'ambito portuale, l'omessa previsione tra le superfici tassabili secondo il regolamento comunale di una specifica categoria comprendente gli ormeggi o gli spazi acquei.

In tema di tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, in assenza di una specifica tipizzazione nel regolamento comunale di cui all'art. 68 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, la riconduzione (ai fini della tassazione) delle aree adibite ad ormeggi per natanti da diporto nella categoria tariffaria dei campeggi e dei distributori di carburante è coerente con la classificazione legislativa e regolamentare delle attività professionali e commerciali per genera comprendenti una varietà di species eterogenee accomunate da caratteristiche simili sul piano dell'utilizzo degli spazi tassabili (come la vocazione turistica, ricettiva o ricreativa o la concessione in godimento temporaneo e/o turnario a terzi di superfici scoperte); sicché, la previsione regolamentare in questione trova applicazione per categoria e non per analogia, ben potendo ricomprendere



attività non espressamente classificate, ma comunque assimilabili a quelle tipizzate in relazione all'uso o alla destinazione degli spazi tassabili.

Nell'ambito dell'area portuale, intesa come spazio territoriale nel quale svolge i suoi compiti l'Autorità portuale, l'attività di gestione dei rifiuti appartiene alla competenza di quest'ultima, che non si limita al servizio di pulizia all'interno del porto, ma è tenuta, ai sensi dell'art. 62, comma 5, del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, dell'art. 21, comma 8, del d.lg. 5 febbraio 1997 n. 22, e dell'art. 6, comma 1, lett. c, della l. 28 febbraio 1994 n. 84, ad attivare il relativo servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti fino alla discarica. Ne consegue che, in relazione a detta attività, deve escludersi la competenza dei comuni, che sono pertanto privi di ogni potere impositivo ai fini della tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, non essendo detto potere configurabile in favore di un soggetto diverso da quello che espleta il servizio.

Cass., sez. V, 22 febbraio 2023 n. 5568; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Amici di Talamone s.r.l.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5647; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Lega navale italiana sezione Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5653; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *SE.GE.ASS. S.n.C.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5655; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Cardosa L.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5659; pres. Balsamo, rel. Mondini; *Yachting club Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. N. Di Pierro e N.M. Tamburro).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5660; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Lega navale italiana – Delegazione di Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5667; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Il circolo della vela libera Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. N.M. Tamburro e A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5672; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Cecconata U.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5678; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Yachting club Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello*.

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5681; pres. Balsamo, rel. Dell'Orfano; *Circolo della vela Talamone* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello*.

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5687; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Amici di Talamone s.r.l.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Cass., sez. V, 23 febbraio 2023 n. 5691; pres. Balsamo, rel. Lo Sardo; *Cardosa L.* (avv. M. Martini) c. *Comune di Orbetello* (avv. A. Carretta).

Le unità immobiliari aventi destinazione commerciale, seppure considerate svolgenti un servizio di interesse generale, in quanto inserite all'interno di un interporto, non possono essere catastalmente censite nella categoria E, bensì nella categoria D, dal momento che le unità immobiliari catastalmen-



te censibili nella categoria E sono connotate da una caratterizzazione tipologico-funzionale, costruttiva e dimensionale tale da renderle sostanzialmente incommerciabili ed estranei ad ogni logica commerciale e produttiva; e che rimane irrilevante la destinazione dell'unità immobiliare ad un fine di pubblico interesse che non esclude lo svolgimento di un'attività secondo parametri essenzialmente imprenditoriali intesi come attitudine alla copertura dei costi e del capitale investito con i ricavi conseguiti attraverso l'applicazione di tariffe.

Cass., sez. V, 20 febbraio 2023 n. 5262; pres. Chindemi, rel. Paolitto, p.m. Mistri; *Intermodale s.r.l.* (avv. Q. D'Angelo e N. Raggi) c. *Agenzia delle entrate*.

TURISMO



L'art. 14, paragrafo 1, della dir. (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il reg. (CE) n. 2006/2004 e la dir. 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la dir. 90/314/CEE del Consiglio, deve essere interpretato nel senso che: un viaggiatore ha diritto a una riduzione del prezzo del suo pacchetto turistico quando un difetto di conformità dei servizi turistici inclusi nel suo pacchetto sia dovuto a restrizioni imposte nel suo luogo di destinazione per contrastare la diffusione di una malattia infettiva e tali restrizioni siano state imposte anche nel luogo di residenza di quest'ultimo e in altri paesi a causa del carattere pandemico di tale malattia. Per essere adeguata, tale riduzione di prezzo deve essere valutata con riferimento ai servizi inclusi nel pacchetto considerato e corrispondere al valore dei servizi rispetto ai quali il difetto di conformità sia stato accertato.

C. giust. UE, sez. II, 12 gennaio 2023, C-396/21; pres. e rel. Prechal; *KT, NS c. FTI Touristik GmbH*.

L'agenzia di viaggi, che viola le disposizioni dell'art. L. 324-2-1 del codice del turismo, non trasmettendo entro i termini le informazioni relative agli alloggi turistici ammobiliati come richiesto dal comune in base alle disposizioni dell'art. L. 324-2-1, II, del codice del turismo, del decreto n. 2019-1104 del 30 ottobre 2019 e del decreto 31 ottobre 2019, che specifica il formato delle tabelle relative alla trasmissione delle informazioni previste dagli art. R. 324-2 e R. 324-3 del codice del turismo (numero di giorni durante i quali è stato affittato, in particolare, un alloggio turistico ammobiliato), è tenuta a pagare un'ammenda al comune.



Trib. Parigi, 18 ottobre 2021 n. 21/52480; *La Ville de Paris c. Booking.com b.v.*

VEICOLI

L'apposizione di un falso contrassegno all'unità da pesca, a prescindere dalle dimensioni che riguardano unicamente il diverso registro di iscrizione, integra il reato di cui all'art. 1131 c. nav., trattandosi di falso contrassegno apposto su una «nave» così definita dall'art. 136 c. nav.



Cass. pen., sez. III, 24 giugno 2022 n. 38092; pres. Rosi, rel. Gai, p.m. Tocci; *Accordino T.*



Il rilascio del certificato di navigabilità da parte del Registro Italiano Navale non esime l'armatore-datore di lavoro dal verificare il rispetto della normativa antinfortunistica, trattandosi di documento che ha valore certificativo della sicurezza della navigazione, piuttosto che dell'attività lavorativa che si svolge a bordo del natante. Infatti, la dichiarazione di armatore rilasciata dal Registro italiano navale ai sensi dell'art. 19 del d.m. 22 giugno 1982 (Approvazione del regolamento di sicurezza per le navi abilitate all'esercizio della pesca costiera) certifica la sottoposizione a controllo delle dotazioni di sicurezza dei macchinari a bordo del natante eseguita dalla Capitaneria di porto e attestante che il natante è strutturato in conformità ai requisiti di sicurezza della navigazione previsti dal d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 e dai decreti ministeriali adottati per recepire le disposizioni adottate da organismi internazionali (art. 10 d.P.R. cit.); tale testo normativo prevede visite e ispezioni concernenti «l'idoneità della nave alla navigazione», funzionali al rilascio e alla conferma del «certificato di navigabilità» (art. 21 d.P.R. cit.), e specifica quali siano le attrezzature soggette a verifica per le cosiddette «annotazioni di sicurezza» (art. 29 d.P.R. citato), dovendosi specificare che gli enti tecnici e amministrativi preposti al rilascio dei certificati che abilitano alla navigazione svolgono accertamenti funzionali a verificare «l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare» (art. 36 d.P.R. citato) e non alla sicurezza sul lavoro, materia a loro del tutto estranea. Pertanto, gli obblighi di cui all'art. 6, comma 5, lett. q e lett. g, d. lg. n. 271/1999, risultano gravanti tanto sull'armatore quanto sul comandante della nave.

Cass. pen., sez. IV, 13 ottobre 2022 n. 42034; pres. Di Salvo, rel. Serrao, p.m. Marinelli; *Granatiero C.W., Paradisi R.* (avv. I.A. Starace).

Le attività di attestazione e certificazione delle imbarcazioni svolte, su delega dello Stato, dagli organismi a tal fine autorizzati, pur perseguendo l'interesse pubblico della sicurezza marittima, hanno natura privatistica, rinvenendo la propria regolamentazione in un contratto (cosiddetto di classificazione) con l'armatore, la cui preventiva conclusione è essenziale per configurare la responsabilità dei suddetti organismi nei confronti di quest'ultimo, integrando il parametro alla cui stregua valutare la diligenza e la correttezza nello svolgimento della prestazione.



Cass., sez. III, 18 ottobre 2022 n. 30484; pres. Frasca, rel. Gaetano, p.m. Troncone; *Augustea Atlantica s.p.a.* (avv. M. Dardani e L. Di Marco) c. *RINA s.p.a.* (avv. E. Vergani, M. Mastropasqua e F. Anglani).