

MASSIMARIO

ASSICURAZIONI

L'esclusione, in una polizza di responsabilità del riparatore, dei danni derivanti da difformità o vizi dell'opera, non rende la copertura inoperante per danni causati da violazioni dell'obbligo di custodia dell'imbarcazione.



Trib. Roma 31 agosto 2021; giudice Serafini; *Generali Italia s.p.a., AIG Europe – rappresentanza generale per l'Italia, Axa Corporate Solutions Assurance – rappresentanza generale per l'Italia, Groupama Assicurazioni s.p.a.* (avv. A. La Mattina) e C. D'Amico (avv. C. Bregante) c. *Cantiere Navale Rossi s.r.l.* (avv. P. Trane) e *Zurich Insurance PL, Groupama Assicurazioni s.p.a.* (avv. G. Adotti); in *Dir. mar.* 2023, 585.

Ai fini di una clausola in una polizza di assicurazione della responsabilità civile di un appaltatore, l'armatore della nave noleggiata dall'appaltatore e da questo utilizzata nell'esecuzione dell'appalto, deve essere considerato un sub-appaltatore dell'appaltatore assicurato.



King's Bench Division – Commercial Court 21 luglio 2023; Mr. Justice Jacobs; *Technip Saudi Arabia Ltd.* c. *The Mediterranean and Gulf Cooperative Insurance and Reinsurance Company;* in *Dir. mar.* 2023, 863.

COSTRUZIONE DI VEICOLO

L'obbligo di custodia dell'imbarcazione affidata al cantiere per lavori comporta la responsabilità del cantiere stesso anche per danni causati all'imbarcazione da attività svolte in altro cantiere adiacente.



Trib. Roma 31 agosto 2021; giudice Serafini; *Generali Italia s.p.a., AIG Europe – rappresentanza generale per l'Italia, Axa Corporate Solutions Assurance – rappresentanza generale per l'Italia, Groupama Assicurazioni s.p.a.* (avv. A. La Mattina) e C. D'Amico (avv. C. Bregante) c. *Cantiere Navale Rossi s.r.l.* (avv. P. Trane) e *Zurich Insurance PL, Groupama Assicurazioni s.p.a.* (avv. G. Adotti); in *Dir. mar.* 2023, 585.

DEMANIO



La concessione di un'area demaniale per attività balneari non può alterare il regime di tutela previsto per detta area in ragione del suo pregio ambientale o paesaggistico. Le strutture balneari, per essere autorizzate, devono quindi essere direttamente connesse all'uso a fini balneari dell'area in concessione e devono evitare ogni alterazione permanente dello stato dei luoghi, includendo tale preclusione tutte le opere ed i manufatti non facilmente rimovibili, ovvero sia non rimovibili senza lasciare ferite o alterazioni permanenti, comunque suscettibili di pregiudicare la conservazione di un bene ambientale.

L'obbligo di rimozione stagionale di manufatti temporanei e di facile amovibilità sussiste solo nei casi in cui la loro persistenza nella stagione invernale possa essere motivatamente ritenuta pregiudizievole per la conservazione e la trasmissione alle future generazioni dei valori ambientali e paesaggistici che caratterizzano l'area costiera interessata.

Cons. St., sez. VII, 29 dicembre 2022 n. 11699; pres. Lipari, rel. Sestini; *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo c. X s.r.l.* (avv. R. Raponi); in *Dir. mar.* 2023, 790, con nota di P. BRAMBILLA.



L'art. 3, comma 1, lett. c), n. 2, d.l. n. 400/1993, convertito in legge n. 494/1993, come sostituito dall'art. 1, comma 251, legge n. 296/2006, nel prevedere la riduzione del canone nella misura del cinquanta per cento «nel caso di concessioni demaniali marittime assentite alle società sportive dilettantistiche senza scopo di lucro affiliate alle Federazioni sportive nazionali con l'esclusione dei manufatti pertinenziali adibiti ad attività commerciali», determina, in primo luogo, una misura agevolativa (riduzione del canone) implicitamente (ma non per questo non chiaramente) prevista per favorire l'attività sportiva nell'area demaniale su cui insiste la concessione; pertanto, ammetterla su una superficie inidonea allo scopo e, comunque, in mancanza di prova della destinazione dell'area allo svolgimento della pratica sportiva perseguita dall'associazione, renderebbe tale previsione irragionevole e, di conseguenza, violativa del principio di uguaglianza rispetto agli altri concessionari di beni demaniali che non beneficiano di alcuna riduzione del canone. In secondo luogo, la legge, escludendo la riduzione per i «manufatti pertinenziali adibiti ad attività commerciali», rende evidente che l'affiliazione alle Federazioni sportive nazionali non fa sorgere automaticamente il diritto alla riduzione del canone, imponendo pur sempre una verifica dell'attività svolta sull'area assentita con onere di dimostrare le circostanze fattuali che legittimano la riduzione del canone nella misura prevista dalla legge a carico della parte che la invoca.

Cass., sez. I, 20 dicembre 2023 n. 32071; pres. Bisogni, rel. Lamorgese; *Cantafo F. (avv. M.C. Inzillo, O. Durante e V. Cantafo) c. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

DIRITTO PROCESSUALE

La competenza per territorio a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposta da un passeggero nei confronti del vettore aereo, va individuata in base ai criteri stabiliti dall'art. 33, comma 1, della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale, atteso che, alla luce della giurisprudenza della CGUE, le relative disposizioni disciplinano non solo il riparto della giurisdizione tra giudici di Stati diversi, ma anche l'individuazione del giudice competente all'interno di ciascuno Stato aderente alla menzionata Convenzione.



Le domande di pagamento dell'indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261 del 2004 e di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposte dal passeggero contro il vettore aereo, presentano profili di connessione, sia quanto ai presupposti di fatto, che sono identici per entrambe, sia per pregiudizialità, atteso che, in presenza di danni eccedenti l'indennizzo, l'importo di questo, se già percepito, va defalcato dal risarcimento, giusta la previsione di cui all'art. 12 del citato Regolamento, sicché i rapporti tra le due domande separatamente proposte devono essere coordinati secondo le previsioni dettate, in materia di connessione, dall'art. 30 del Regolamento (UE) n. 1215 del 2012.

Cass., sez. VI, 5 novembre 2020 n. 24632; pres. Amendola, est., Rossetti, p.m. Cardino; *Bigi e altri (avv. A.M. Giangiacomo) c. EasyJet Airline Co. Ltd (avv. G. d'Andria).*

La competenza per territorio a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale (diverso da quello derivante da morte e lesioni personali), proposta da un passeggero nei confronti del vettore aereo, va dunque individuata in base ai criteri stabiliti dalla Convenzione di Montreal, art. 33, comma 1, anche quando non si faccia questione di giurisdizione.



Cass., sez. VI, 17 febbraio 2022 n. 5233; pres. Amendola, est. Rossetti; *EasyJet Airline Co. Ltd (avv. G. d'Andria) c. BE (avv. F. Collavini).*

In tema di trasporto aereo internazionale di persone, la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua,



anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati nell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. n. 12 del 2004), norma applicabile a tutte le ipotesi di ritardo nel compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla destinazione finale.

Cass., sez. III, 6 marzo 2024 n. 6177; pres. Scarano, est. Cricenti; *Gi. Cr. e Gr. Vi.* (avv. C. Cipriani) c. *Ryanair Dac.*; *supra*, con nota di D. RAGAZZONI.



Il contratto di trasporto, qualora il destinatario sia una 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 voler profittare prevista dall'art. 1411 cod. civ., con conseguente subentro del destinatario nei diritti ed obblighi del mittente. Ne discende che, qualora le parti originarie del contratto abbiano pattuito un foro convenzionale esclusivo, il destinatario, divenuto parte del contratto, ben può avvalersi della clausola derogatoria della competenza per territorio, non occorrendo alcuna ulteriore comunicazione adesiva al vettore, stante il suo subentro nel contratto già perfezionatosi.

App. Potenza 16 maggio 2023; pres. Pavese, rel. Sivilla; *G.D.A. s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e D. Manzolillo) c. *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora); in *Dir. mar.* 2023, 833.



Il sequestro di una nave di proprietà di soggetto diverso da debitore richiede la prova che le due società abbiano la medesima compagine sociale e/o la medesima amministrazione e che sussista quindi una sostanziale identità dei due soggetti formalmente distinti.

Trib. Ravenna 24 agosto 2021; giudice Vicini; *Wikborg Rein Llp* (avv.ti E. Vergani, M. Mastropasqua e R. Ridolfi) c. *FT Quarto Tankers Ltd.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, P. Palandri, C. Cavanna e A. Novelli); in *Dir. mar.* 2023, 835.

Il sequestro di nave di proprietà di soggetto diverso da debitore richiede la prova che le due società abbiano la medesima compagine sociale e/o la medesima amministrazione ovvero un legame giuridico attuale ed effettivo, per cui i debiti dell'una ricadano sull'altra. Anche l'eventuale collegamento tra le società all'interno di un medesimo gruppo, facente capo ad un medesimo contesto familiare, non esclude l'esistenza di due società distinte e autonome personalità giuridiche.



Trib. Ravenna 20 ottobre 2021; pres. Parisi, rel. Donofrio; *Wikborg Rein Llp* (avv. E. Vergani, M. Mastropasqua e R. Ridolfi) c. *FT Quarto Tankers Ltd.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, P. Palandri, C. Cavanna e A. Novelli); in *Dir. mar.* 2023, 836.

L'utilizzo di single ship companies, completamente controllate dalla capo gruppo, non giustifica, in assenza di comportamenti fraudolenti, il superamento della persona giuridica per consentire il sequestro di una nave di proprietà della controllata a garanzia di un credito nei confronti della controllante.



High Court of Bombay 7 giugno 2023; Judge Jamadar; *Aurobindo Pharma Ltd.* c. *Nippon Yusen Kabushiki Kaisha*; in *Dir. mar.* 2023, 869.

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

La ripartizione della responsabilità in una collisione deve essere basata su una valutazione in merito alle colpe delle due navi ed alla loro rilevanza causale. Nella valutazione delle colpe occorre tenere conto della natura e della qualità di esse e non del loro numero. In linea generale, le colpe più gravi tenderanno ad essere quelle (i) commesse dalla nave che crea una situazione di pericolo, piuttosto che da quella che non reagisce adeguatamente a tale situazione (ii) risultanti da atti deliberati piuttosto che da omissioni, (iii) commesse da chi ha avuto più tempo a disposizione per pensare. La valutazione della rilevanza causale riguarda sia la causazione della collisione, sia la causazione dei danni che ne sono derivati.



A seguito delle modifiche intervenute con il passaggio dalle COLREG del 1960 a quelle del 1972, la Regola in tema di «narrow channels» (Regola 25.a nelle COLREG 1960 e Regola 9.a nelle COLREG 1972) deve essere intesa nel senso che ciascuna nave ha l'obbligo di transitare il più possibile vicino al limite esterno del passaggio e non solo al di qua della mezzzeria.

Singapore Court of Appeal 7 luglio 2023; *Owner of the vessel «Navigator Aries»* c. *Owner of the vessel «Leo Perdana»*; in *Dir. mar.* 2023, 870.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

L'intervento statale realizzato con l'art. 4 del d.l. n. 121/2021 (convertito in Legge n. 156/2021) non è lesivo delle prerogative regionali di cui all'art. 117 Cost., trovando presump-



posto in esigenze unitarie proporzionate e ragionevoli, dal momento che la programmazione dei diversi sistemi portuali e la pianificazione dei singoli porti di rilevanza internazionale e nazionale sono atte ad accelerare i tempi di adozione dei relativi strumenti regolatori e razionalizzarne il contenuto, per consentire il potenziamento dei porti in termini di opere strutturali e di connessione con la catena logistica nazionale e internazionale.

Non esistono norme che impongano, per i Piani Regolatori Portuali (PRP), che la collaborazione tra Stato e Regioni assuma la forma dell'intesa, essendo al riguardo sufficiente la previsione di un parere obbligatorio.

Il principio di leale collaborazione impone che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) venga sottoposto alla Regione accompagnato da un documento esplicativo.

Poiché il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) ha la funzione di individuazione e delimitazione dell'ambito portuale e delle sue sotto aree, e così stabilire ciò che è di competenza pianificatoria dell'AdSP e ciò che invece spetta alla pianificazione di Comune e Regione, è necessario che nel procedimento vi sia l'intesa tra Stato e Regione.

L'affidamento al Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'individuazione e della ripartizione degli ambiti portuali (in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città) e dei loro collegamenti con l'esterno non sottrae a Regioni e Comuni competenze ad essi riservate dall'art. 118 Cost.

Si pone in contrasto con il principio di sussidiarietà la norma che assegna al Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) la funzione di ricomprendere negli ambiti portuali le ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale.

Non costituisce violazione dell'art. 117 Cost. la norma che attribuisce prevalenza sugli strumenti urbanistici generali al Piano Regolatore Portuale (PRP) dei porti di rilevanza nazionale ed internazionale.

È legittima la norma che limita alla formulazione di un parere la partecipazione di Comuni e Regioni al procedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), dato lo specifico interesse all'ordinato ed efficiente sviluppo della zona portuale.

La normativa in tema di Piano Regolatore Portuale (PRP) non costituisce violazione dell'art. 118 Cost., in quanto sono ammesse limitazioni della funzione urbanistica comunale per esigenze generali, purché tali limitazioni siano disposte in termini di adeguatezza e necessità, secondo un corretto bilanciamento degli interessi coinvolti.

La norma che equipara gli ambiti portuali delimitati dai Documenti di Pianificazione Strategica di Sistema alle «zone territoriali omogenee B» previste dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 14471968, ai fini della deroga alle norme in tema di tutela del paesaggio, è illegittima per violazione degli artt. 3 e 9 Cost.

C. cost. 26 gennaio 2023 n. 6; pres. Sciarra, rel. Patroni Griffi; Regione Toscana e Regione autonoma Friuli Venezia Giulia c. Presidente del Consiglio dei Ministri; in *Dir. mar.* 2023, 733, con nota di S. TRANCOSSI.

Funzione della pianificazione in ambito portuale è garantire un ordinato e spedito flusso del traffico, di merci e di persone, con lo scopo ultimo di incrementare lo sviluppo del porto. Le norme sulla pianificazione non devono essere interpretate in modo rigido e ne è consentita una limitata e parziale deroga, al fine di raggiungere detti obiettivi di interesse pubblico, laddove venga in essere una situazione temporanea che detta deroga richieda di porre in essere. Il controllo giudiziario, in tali casi, non può concentrarsi sul dato formale, ma deve estendersi ai profili sostanziali del rapporto verificando, da un lato, l'effettiva necessità di tale deroga in relazione alla situazione fattuale concreta e, dall'altro, la reale finalizzazione dell'operazione alla tutela dell'interesse pubblico.



TAR Toscana 13 dicembre 2022; pres. Testori, rel. Cacciari; *LMT – Livorno Terminal Marittimo s.r.l.* (avv. F. De Meo) c. *Autorità portuale di Livorno e Scotto & C. s.r.l.* e *Austral s.r.l.* (avv. L. Canepa e R. Righi); in *Dir. mar.* 2023, 840, con nota di G. TACCOGNA.

LAVORO NELLE IMPRESE

L'art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che l'assenza inaspettata, dovuta a malattia o decesso, di un membro dell'equipaggio indispensabile per assicurare il volo, intervenuta poco prima della partenza prevista di tale volo, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.



C. Giust. UE 11 maggio 2023, cause riunite da C-156/22 a C-158/22; pres. Jurimae, rel. Safjan; *TAP Portugal c. Flightright GmbH e Myflightrighty GmbH*; in *Dir. mar.* 2023, 728.

L'interpretazione data all'art. 347 cod. nav. – perfettamente sovrapponibile all'art. 917 c. nav. – evidenzia come la fattispecie del «cambiamento dell'armatore» della nave o del «cambiamento dell'esercente», regolate, rispettivamente, dagli artt. 347 e 917 cod. nav., sono diverse dalla fattispecie del «trasferimento d'azienda» regolato dall'art. 2112 cod.civ., perché concernono soltanto un elemento dell'azienda («la nave» e «l'aeromobile»), con indifferenza rispetto al presupposto della permanenza dell'azienda medesima, e riguardano, perciò, unicamente i contratti di arruolamento su navi o aeromobili determinati, non il mutamento dell'armatore o dell'esercente con riguardo ai contratti di arruolamento su navi o aeromobili non determinati, ipotesi, appunto, riconducibili al trasferimento dell'azienda.



Cass., sez. lav., 22 aprile 2024 n.10748; pres. Doronzo, rel. Leone; *Donadei A.* (avv. M. Tumiotto) c. *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. M. Marazza e D. De Feo).

Il credito dell'equipaggio per la quota di compenso di salvataggio ad esso spettante a norma dell'art. 496 cod. nav. è soggetto al termine di prescrizione biennale di cui all'art. 373 cod. nav. Tale termine decorre dalla cessazione del rapporto di lavoro, indipendentemente dalla data in cui l'armatore datore di lavoro abbia percepito il compenso dalla nave soccorsa.

Trib. Palermo 12 marzo 2021; giudice Majolino; *F.T.* (avv. D. Di Bona e F. Bonaccorso) c. *My Sea Marketing Services Advertising s.r.l.* (avv. G. Monterosso); in *Dir. mar.* 2023, 581.

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE

L'attività di gestione di un terminal per navi ro/ro e ro/pax si connota in termini di specificità rispetto a quella di assistenza ai passeggeri, stante la gestione congiunta sia di mezzi che di passeggeri, tale da escluderne lo svolgimento da parte di terminalisti non autorizzati ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/1994, richiedendo una particolare competenza tecnica, rappresentata dalla disponibilità di mezzi e risorse specificamente destinati a tale attività.

Le operazioni di imbarco e sbarco passeggeri, che non siano incluse nei servizi di interesse generale come definiti dall'Autorità di Sistema Portuale, ben possono essere svolte da un operatore concessionario di un'area demaniale e titolare di autorizzazione per lo svolgimento di operazioni portuali connesse al traffico ro/ro e ro/pax, dovendosi escludere che per lo svolgimento di dette operazioni sia necessaria l'aggiudicazione di una distinta procedura in applicazione delle regole stabilite dal codice dei contratti pubblici.

Cons. St., sez. VII, 13 dicembre 2022 n. 10923; pres. Giovagnoli, rel. Bruno; *Porto di Livorno 2000* (avv. M. Pollastrini e V. Pardini) c. *Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Settentrionale, Sintermar Darsena Toscana s.r.l.* (avv. G. Morbidelli, R. Righi, E. Stajano); in *Dir. mar.* 2023, 776, con nota di E. VERMIGLIO.

I container non integrano una categoria merceologica o funzionale, ma sono semplicemente dei contenitori multiuso, adatti per essere utilizzati nelle diverse tipologie di trasporto merci. Ai fini della destinazione delle aree nel Piano Regolatore Portuale, essi rilevano, dunque, quale mera modalità operativa per la movimentazione, ma non quale settore merceolo-



gico a sé stante. Non vi sono, quindi, ragioni per impedire l'occasionale imbarco/sbarco di merci containerizzate in una sottozona destinata a «movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali», qualora resti invariata la categoria merceologica dei prodotti movimentati, quali, ad esempio, i prodotti ortofrutticoli.

Cons. St., sez. V, 24 marzo 2023 n. 3079; pres. De Nictolis, rel. Perotti; *Roma terminal Container s.p.a.* (avv. G. Berruti) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Setentrionale* (avv. F. Losco e G. Giacomantonio), e *Civitavecchia Fruit & Forest Terminal* (avv. G. Loffreda e B. Giliberti); in *Dir. mar.* 2023, 810, con nota di G. TACCOGNA.

PILOTAGGIO

L'art. 7 del decreto della Direzione marittima di Venezia n. 65/2008, con il quale sono state approvate le tariffe per il servizio di pilotaggio nel porto di Venezia per l'anno 2009, laddove stabilisce che devono essere applicate determinate tariffe di favore «alle navi appartenenti alla, ovvero gestite dalla, medesima compagnia di navigazione marittima, che nel trimestre di calendario effettuano più approdi» suppone un concetto di «compagnia di navigazione» che, non trovando riscontro nel diritto della navigazione nazionale, deve tenere conto dell'evoluzione che ha caratterizzato negli ultimi anni i mercati ed i soggetti negli stessi operanti e non può, pertanto, essere ristretto alla tipica società di armamento prevista e disciplinata dal codice della navigazione, ma deve ricomprendere quanto meno «quelle formazioni societarie caratterizzate da unità di direzione, coordinamento e controllo».

Nel concetto di «stesso soggetto» che gestisce più navi deve farsi rientrare anche la «fattispecie di una società controllante altre società, in quanto tale rapporto societario è il mezzo per realizzare una gestione ed uno scopo economici unitari pur nella separazione delle varie attività svolte tramite più società». L'interpretazione della tariffa non può infatti essere orientata su canoni di individuazione di soggetti «titolari di responsabilità giuridica», ma deve piuttosto poggiare «su canoni di rilevanza commerciale dell'aggregazione»; con la conseguenza che l'applicazione del regime di sconti non deve essere limitato alle sole ipotesi di gestione della nave riconducibili al proprietario o all'armatore, ma deve essere esteso anche alle diverse ipotesi in cui, pur in assenza di prova dell'unicità della proprietà, sia stata dimostrata l'esistenza di un unico soggetto al quale fanno capo distinte società controllate, che gestisce unitariamente l'attività economica attraverso le varie articolazioni.

Cass., sez. III, 20 febbraio 2024 n. 4505; pres. Scarano, rel. Condello; *Corporazione piloti estuario veneto* (avv. G. Bortolotto e G. Bazzani) c. *Medov s.r.l.* (avv. L. Cocchi, G. F. Taccogna e G. Corbyons).



Persona giuridica riconducibile alla fenomenologia degli enti pubblici economici, la corporazione dei piloti esercita un'attività imprenditoriale con finalità marcatamente mutualistiche, per questo va inquadrata fra le società cooperative regolate da norme speciali.

Trib. Venezia 12 dicembre 2022; pres. e rel. Tosi; R.C. (avv. S. Sorrentino) c. G.G., D.A.V. e S.N. (avv. C. Golda, F. Munari e M. Barbieri), *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Capitaneria di porto - Guardia costiera di Venezia*; supra, con nota di L. ANCIS.

RIMORCHIO

Una volta accertata la negligenza dell'armatore per la mancata messa in sicurezza del cavo di rimorchio, che si era prima allentato e poi rimesso in tensione, colpendo il pilota, il nesso di causalità non viene interrotto dal posizionamento del pilota nella zona sulla poppa del rimorchiatore che gli garantisce la migliore visibilità al fine di coordinare la manovra del convoglio.

In relazione all'infortunio sofferto dal pilota di un rimorchiatore nel corso della manovra di un convoglio, non è imputabile al pilota stesso l'errore di manovra di un altro rimorchiatore dello stesso convoglio, in quanto le istruzioni (in ipotesi erronee) impartite a detto secondo rimorchiatore sono imputabili al comandante del primo rimorchiatore.

In relazione all'infortunio sofferto da un pilota non è imputabile a quest'ultimo la mancata adozione di misure di sicurezza, potendo egli fare affidamento sull'obbligo gravante sul comandante della nave ex art. 297 cod. nav.

App. Roma 17 maggio 2023; pres. Conti, rel. Venarubea; C.S. (avv. C. Cigolini, M. Mereu, V. Scorsone e E. Scorsone) c. *Calabria di Navigazione s.r.l.* (avv. P. Acquarelli, F. Sofia e E. Vergani); in *Dir. mar.* 2023, 579.

Costituiscono comportamenti illegittimi, in quanto violazioni della sec. 41104(a) dello Shipping Act 1984 degli Stati Uniti, il mancato imbarco di container in base ad un service contract in essere tra le parti ed il rifiuto di negoziare un nuovo contratto, che non siano motivati da ragioni commerciali, ma siano invece la reazione alla prospettazione da parte del caricatore di un'azione legale.

Qualora i comportamenti vietati dalla sec. 41104(a) dello Shipping Act degli Stati Uniti siano stati posti in essere «willfully and knowingly», il vettore può essere condannato al



risarcimento di «additional damages» di importo fino al doppio dei danni sofferti dal caricatore.

Federal Maritime Commission 7 giugno 2023; *Oj Commerce c. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffarts-Gesellschaft A/S & Co. KG e Hamburg Sud North America Inc.*; in *Dir. mar.* 2023, 864.

NOLEGGIO

Una clausola in un time charter-party che preveda che la pulizia della chiglia sia «always at Charterers' time and expense» attribuisce all'armatore, qualora provveda egli stesso non avendovi provveduto il noleggiatore, il diritto al pagamento di un importo pari alla rata di nolo per il tempo impiegato per tale operazione, anche se essa venga effettuata dopo la riconsegna della nave.



King's Bench Division – Commercial Court 5 luglio 2023; *Sir Ross Cranston; Smart Gain Shipping Co. Ltd. c. Langlois Enterprises Ltd.*; in *Dir. mar.* 2023, 862.

SERVIZI DI TRASPORTO

La situazione di isolamento geografico del trapanese, regione periferica dell'isola siciliana e la condizione di depressione economica valgono a rendere in astratto ragionevole l'imposizione di oneri di servizio pubblico nel settore dei trasporti. Occorre però anche la verifica in concreto dei criteri di necessità e adeguatezza, come indicati nei commi 1 e 3 dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1008/2008.

Cons. St., sez. V, 11 ottobre 2022 n. 8683; pres. Barra Caracciolo, rel. Di Matteo; *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile ed ENAC c. Ryanair Dac* (avv. G. Mazzei, A. Pecchia, M. Castioni e A. Di Carlo), *Alba Star s.a.* (avv. M. Giunta e L. Mazza); in *Dir. mar.* 2023, 774.

Ai fini della partecipazione ad una gara per l'aggiudicazione di un servizio di trasporto aereo, il soggetto proprietario di un aeromobile che ne abbia trasferito ad altri l'esercizio, non può essere considerato titolare della disponibilità giuridica e materiale dell'aeromobile



stesso. Diversamente dall'avvalimento, infatti, l'esercenza, allorché sia attribuita a soggetto diverso dal proprietario, non obbliga di per sé l'esercente a mettere le proprie risorse a disposizione del concedente o di terzi, ma semplicemente lo abilita all'esercizio dell'attività nel rispetto delle formalità e delle comunicazioni obbligatorie previste dal codice della navigazione.

TAR Lombardia, Brescia, 2 maggio 2023; pres. Gabbrici, rel. Limongelli; *Elifly International s.r.l.* (avv. F. Iacovone e G.R. Falla) c. *Consorzio Forestale Due Parchi* (avv. D. Santoro), *Elimast s.r.l.* (avv. A. Pellegrino e A. Passaro); in *Dir. mar.* 2023, 841, con nota di G. BERLINGIERI.

TRASPORTO DI COSE

In base agli artt. 17 e 18 della Convenzione di Ginevra del 1956 (CMR), è sufficiente il dubbio sulla incidenza causale di uno dei rischi di cui all'art. 17.4 per escludere l'automatica imputazione dell'avaria al vettore, nel duplice senso che (i) il solo (fondato) dubbio libera il vettore e (ii) per rendere nuovamente operativo il criterio automatico generale di imputazione della responsabilità, l'avente diritto al carico deve dimostrare, non che il danno sia derivato da fatto del vettore, ma che non è stato causato da uno di tali rischi.

App. Napoli 22 gennaio 2021; pres. Fusillo, rel. D'Avino; A. c. B.; in *Dir. mar.* 2023, 573.

Il contratto di trasporto, qualora il destinatario sia una 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 voler profittare prevista dall'art. 1411 cod. civ., con conseguente subentro del destinatario nei diritti ed obblighi del mittente. Ne discende che, qualora le parti originarie del contratto abbiano pattuito un foro convenzionale esclusivo, il destinatario, divenuto parte del contratto, ben può avvalersi della clausola derogatoria della competenza per territorio, non occorrendo alcuna ulteriore comunicazione adesiva al vettore, stante il suo subentro nel contratto già perfezionatosi.

App. Potenza 16 maggio 2023; pres. Pavese, rel. Sivilla; *G.D.A. s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e D. Manzolino) c. *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora); in *Dir. mar.* 2023, 833.



Il contratto di trasporto, qualora il destinatario sia una 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 voler profittare prevista dall'art. 1411 cod. civ., con conseguente subentro del destinatario nei diritti ed obblighi del mittente. Ne discende che, qualora le parti originarie del contratto abbiano pattuito modalità di pagamento tali da porre il corrispettivo a carico esclusivo del committente ed escludere la responsabilità del destinatario, quest'ultimo può avvalersi di tali clausole.



Il destinatario del trasporto non rientra tra i soggetti a carico dei quali l'art.7-ter del d.lgs. n. 286/2005 pone la responsabilità solidale per il pagamento del corrispettivo del trasporto.

App. Bologna 28 giugno 2023; pres. Salvadori, rel. Vigezzi; *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora) c. *Ce.Di. Gros soc. consortile* (avv. G. Nava e C. Castrogiovanni), *Number 1 Logistics Group s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e G. Fini); in *Dir. mar.* 2023, 834.

La polizza di carico riveste anche la funzione di far circolare, oltre ai rapporti relativi al contratto di trasporto, anche quelli relativi alla locazione dei container.

Trib. Genova 20 gennaio 2023; giudice Gibelli; *Agenzia Marittima Le Navi* (avv. M. Paoletti e F. Villa) c. *Rise s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2023, 586.



La difesa di colpa nautica di cui all'art. IV.2.a) non può essere invocata in relazione a comportamenti negligenti di tipo nautico dell'equipaggio, anteriori all'inizio del viaggio, che rendano la nave innavigabile.

Salvo casi eccezionali, il test per determinare la navigabilità di una nave è se un armatore prudente («prudent owner»), se ne fosse stato a conoscenza, avrebbe richiesto l'eliminazione di un difetto prima di consentire alla nave di prendere il mare; tale test evolve con l'evolvere della normativa, della tecnica e delle conoscenze.

Per escludere che una nave sia innavigabile occorre non solo che un difetto sia rimediabile ma anche che ci si possa ragionevolmente attendere che esso sia effettivamente rimediato in tempo utile.

Alla luce del «prudent owner test» una nave deve considerarsi innavigabile se intraprende il viaggio senza un passage plan o con un passage plan erroneo.

L'obbligo dell'armatore relativo alla navigabilità della nave, di cui all'art. III.1 delle Hague-Visby Rules non è delegabile e pertanto la responsabilità del vettore sussiste anche quando venga inadeguatamente redatto il passage plan, pur trattandosi di attività di tipo nautico, di competenza propria del comandante.



UK Supreme Court 10 novembre 2021; *Alize 1954* e *CMA CGM SA. c. Allianz Elementar Versicherungs as*; in *Dir. mar.* 2023, 588, con nota di A. DANI.

Il termine di decadenza annuale previsto dall'art. III.6 delle Hague-Visby Rules si applica anche ai reclami per consegna della merce a soggetto non legittimato (misdelivery) che si verificano in epoca successiva allo sbarco.

UK Court of Appeal 24 maggio 2023; *Fimbank Plc. c. KCH Shipping Co. Ltd.*; in *Dir. mar.* 2023, 604.

In mancanza di una specifica clausola al riguardo, non si può desumere dal testo di una garanzia, per la corretta esecuzione di un charterparty, la rinuncia del creditore a sequestrare una nave del garante.

Queen's Bench Division – Commercial Court 11 marzo 2021; Mrs Justice Cockerill; *CVLC Three Carrier Corp. (CVLC3)* e *CVLC Four Carrier Corp. (CVLC4)* c. *Arab Maritime Petroleum Transport Co.*; in *Dir. mar.* 2023, 846, con nota di M. SANTORO.

Una clausola in un voyage charter-party che pone a carico dell'armatore le conseguenze della detenzione della nave da parte di creditori di armatore / manager / disponent owner deve essere intesa nel senso che essa si applica anche quando i creditori abbiano ottenuto il sequestro del bunker, del quale la detenzione della nave costituisce la inevitabile conseguenza.

Per «disponent owner» deve intendersi qualsiasi soggetto, diverso dal proprietario, che rende disponibile la nave ad un altro soggetto, per un determinato periodo di tempo o per uno o più viaggi, sulla base di qualsiasi tipo di contratto; in caso di una catena di sub-noleggii può quindi esservi più di un disponent owner.

Una «warranty» è una promessa in merito all'esistenza di determinati fatti, con la quale il promittente si assume le responsabilità derivanti dal fatto che tale rappresentazione dei fatti risulti non essere corretta. In una warranty circa la insussistenza di contenziosi che possano influire sulla regolare esecuzione del contratto, non è quindi necessario che tale effetto negativo sia probabile o prevedibile.

In presenza di meccanismi di hedging puramente «interni», che comportino una mera



riallocazione all'interno del portafoglio rischi di un charterer [trader], senza meccanismi di hedging con soggetti terzi, il beneficio ottenuto da detti meccanismi non può essere portato in detrazione dal danno causato dall'inadempimento dell'armatore.

In un voyage charter-party avente ad oggetto il trasporto di crude oil, il danno sofferto dal charterer a causa di un ritardo al porto di caricazione, imputabile all'armatore e consistente in una variazione di prezzo della merce, deve considerarsi un danno prevedibile.

King's Bench Division – Commercial Court 26 maggio 2023; Mr. Simon Birt KC; *Rhine Shipping Dmcc c. Vitol s.a.*; in *Dir. mar.* 2023, 860.


TRASPORTO DI PERSONE



L'art. 5.1.a) e l'art. 8.1.b) del Regolamento (CE) n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo di rimpatrio, organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, a seguito della cancellazione di un volo, non costituisce un «riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili», ai sensi dell'art. 8.1.b) di tale Regolamento, che deve essere offerto dal vettore operativo del volo cancellato.

L'art. 8.1 del Regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un passeggero il quale, a seguito della cancellazione del suo volo di ritorno, si registri da sé per un volo di rimpatrio organizzato da uno Stato membro nel contesto di una misura di assistenza consolare, e sia tenuto a versare a tale Stato un contributo obbligatorio alle spese, non dispone di un diritto al rimborso di tali spese a carico del vettore aereo operativo sul fondamento di detto Regolamento. Per contro, un siffatto passeggero può far valere, dinanzi a un giudice nazionale, il mancato rispetto da parte del vettore aereo operativo, da un lato, del suo obbligo di rimborsare il biglietto al prezzo al quale è stato acquistato, per la parte o le parti di viaggio non effettuate o divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale, nonché, dall'altro, del suo obbligo di assistenza, ivi compreso del suo dovere di informazione ai sensi dell'art. 8.1 di detto Regolamento, e ciò al fine di ottenere un risarcimento a carico di tale vettore aereo operativo. Un siffatto risarcimento dovrà tuttavia essere limitato a quanto, alla luce delle circostanze proprie di ciascun caso di specie, risulti necessario, appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione di detto vettore aereo operativo.


C. Giust. UE 8 giugno 2023, C-49/22; pres. e rel. Jürimäe; *Austrian Airlines AG c. TW*; in *Dir. mar.* 2023, 730.



L'articolo 5, paragrafo 1 e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che non può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria un passeggero del trasporto aereo che, a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale egli dispone di una prenotazione confermata, o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo, abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e raggiunto la destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario.


C. Giust. UE 25 gennaio 2024, causa C-54/23; pres. Jürimäe, avv. gen. Medina; *WY c. Laudamotion GmbH e Ryanair DAC*; *supra*, con nota di V. CORONA.

L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che per beneficiare della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo prolungato del volo, ossia di un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, un passeggero del trasporto aereo deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione o, se si è già registrato online, deve essersi presentato in tempo utile all'aeroporto presso un rappresentante del vettore aereo operativo.



C. Giust. UE 25 gennaio 2024, C-474/22; pres. Jürimäe, avv. gen. Medina; *Laudamotion GmbH c. Flightright GmbH*; *supra*, con nota di V. CORONA.

La competenza per territorio a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposta da un passeggero nei confronti del vettore aereo, va individuata in base ai criteri stabiliti dall'art. 33, comma 1, della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale, atteso che, alla luce della giurisprudenza della CGUE, le relative disposizioni disciplinano non solo il riparto della giurisdizione tra giudici di Stati diversi, ma anche l'individuazione del giudice competente all'interno di ciascuno Stato aderente alla menzionata Convenzione.



Le domande di pagamento dell'indennizzo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261 del 2004 e di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposte dal passeggero contro il vettore aereo, presentano profili di connessione, sia quanto ai presupposti di fatto, che sono identici per entrambe, sia per pregiudizialità, atteso che, in presenza di danni eccedenti l'indennizzo, l'importo di questo, se già percepito, va defalcato dal risarcimento, giusta

la previsione di cui all'art. 12 del citato Regolamento, sicché i rapporti tra le due domande separatamente proposte devono essere coordinati secondo le previsioni dettate, in materia di connessione, dall'art. 30 del Regolamento (UE) n. 1215 del 2012.

Cass., sez. VI, 5 novembre 2020 n. 24632; pres. Amendola, est., Rossetti, p.m. Cardino; Bigi e altri (avv. A.M. Giangiacomo) c. *EasyJet Airline Co. Ltd* (avv. G. d'Andria).

Gli artt. 5 e 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 prevedono una specifica tutela, in favore del passeggero, che si esplica nel riconoscimento del diritto ad un ristoro di tipo indennitario, erogato indipendentemente dalla prova della concreta esistenza di un danno e del relativo nesso causale tra quest'ultimo e la condotta del vettore. Tale disciplina, proprio in ragione della sua eccezionalità, può essere utilizzata solo all'interno del ristretto ambito applicativo delineato dall'art. 3 di detto Regolamento, ovvero per i voli in partenza da un aeroporto di uno Stato membro o in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo, ma con destinazione finale l'aeroporto di uno Stato membro, se il vettore operativo appartiene ad un paese dell'Unione.

L'interesse contrattualmente rilevante del creditore al rispetto dell'orario programmato del volo non ha un intrinseco univoco valore suscettibile di essere posto direttamente ad oggetto dell'obbligazione risarcitoria: il tempo perduto è di per sé un bene impalpabile in assenza di alcun riferimento a ciò che in quel segmento temporale il creditore avrebbe potuto fare e non ha fatto e/o a ciò che avrebbe potuto evitare di fare e che invece è stato costretto a fare. Il danno risarcibile dunque non può, in tal caso, che identificarsi interamente con le utilità ed i vantaggi, estranei al vincolo obbligatorio, che siano andati eventualmente perduti in ragione del ritardo (lucro cessante) e/o con i maggiori esborsi eventualmente resisi necessari (danno emergente).

Cass., sez. III, 9 aprile 2021 n. 9474; pres. Vivaldi, rel. De Stefano; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *L.A. e L.R.*; in *Dir. mar.* 2023, 571.

La competenza per territorio a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale (diverso da quello derivante da morte e lesioni personali), proposta da un passeggero nei confronti del vettore aereo, va dunque individuata in base ai criteri stabiliti dalla Convenzione di Montreal, art. 33, co. 1, anche quando non si faccia questione di giurisdizione.

Cass., sez. VI, 17 febbraio 2022 n. 5233; pres. Amendola, est. Rossetti; *EasyJet Airline Co. Ltd* (avv. G. d'Andria) c. *BE* (avv. F. Collavini).





Perché operi l'esonero dal pagamento della compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004, occorre non solo che si verifichi un evento che, per la sua natura o la sua origine, non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e sfugga all'effettivo controllo del vettore stesso (condizioni cumulative), ma anche che il vettore dimostri di aver adottato le misure adeguate alla situazione, avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, al fine di evitare che detta situazione comporti la cancellazione del volo. Pertanto, uno sciopero dei controllori di volo, seppure astrattamente idoneo a costituire una «circostanza eccezionale», non vale ad esonerare il vettore dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria, ove manchi la concreta dimostrazione dell'effettiva insussistenza di alcun residuo potere di intervento o di alcun margine di operatività ancora ulteriormente spendibile a fronte della situazione da fronteggiare.

Cass., sez. III, 10 febbraio 2023 n. 4261; pres. De Stefano, rel. Dell'Utri; *I.M.M. e S.A.* (avv. S. Pazzaglia, S. Ferrini) c. *Ryanair Dac* (avv. G. Bisazza, M. Castioni, T. Criserà); in *Dir. mar.* 2023, 756, con nota di I. MALAGUTI.

Deve escludersi che, a seguito della riforma del 2006, che ha introdotto l'art. 949-ter cod. nav., che rimanda all'art. 941 cod. nav., il riferimento contenuto in queste disposizioni alle «norme comunitarie» e alla «normativa internazionale» possa condurre a ritenere che, in tema di decadenza, debba trovare automatica applicazione la Convenzione di Montreal, proprio perché il rinvio operato dal legislatore interno è un rinvio «mobile» e non fisso ad una determinata disciplina.



Cass., sez. III, 20 febbraio 2024 n. 4427; press Scarano, rel. Condello; *Neos s.p.a.* (avv. G. Villaschi e L.C. Platania) c. *Airhelp Ltd.* (avv. D. Lombardo).

In tema di trasporto aereo internazionale di persone, la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua, anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati nell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. n. 12 del 2004), norma applicabile a tutte le ipotesi di ritardo nel compimento della complessiva operazione di trasporto aereo dedotta in contratto fino alla destinazione finale.



Cass., sez. III, 6 marzo 2024 n. 6177; pres. Scarano, est. Cricenti; *Gi. Cr. e Gr. Vi.* (avv. C. Cipriani) c. *Ryanair Dac.*; *supra*, con nota di D. RAGAZZONI.

L'art. 3.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004, sebbene nella prima parte escluda la sua applicazione ai viaggiatori che viaggiano gratuitamente, tuttavia si applica ai passeggeri «titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma frequent flyer o di altri programmi commerciali di vettori aerei o degli operatori turistici». La compensazione pecuniaria per ritardo prevista dal Regolamento è quindi dovuta quando il volo faccia parte di un pacchetto turistico nell'ambito del quale sia prevista una unitaria «riduzione bambini» e sia comunque previsto il pagamento di tasse e oneri aeroportuali.



Trib. Busto Arsizio 9 aprile 2021; giudice Capotorti; X. e Y. c. Neos s.p.a.; in *Dir. mar.* 2023, 582.

La malattia del pilota, che determini la cancellazione di un volo, non costituisce «circostanza eccezionale» ai sensi dell'art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004.

Per effetto della Brexit, il Regolamento (CE) n. 261/2004 resta in vigore nel Regno Unito così come modificato dalle Air Passenger Regulations 2019 e nella sua interpretazione le sentenze della Corte di Giustizia europea sono vincolanti solo se precedenti la data del 31 dicembre 2020.

UK Court of Appeal 30 marzo 2021; *Lipton c. BA City Flyer Ltd.*; in *Dir. mar.* 2023, 602.

Il contratto di trasporto marittimo di passeggeri non configura, ex se, un contratto tra consumatore e professionista in mancanza dell'allegazione delle rispettive qualità, ai sensi dell'art. 3 del d.lgs. n. 206 del 2005.

Cass., sez. III, 16 febbraio 2024 n. 4271; pres. Travaglino, rel. Spaziani; *G. Di Genio* (avv. C. Testa) c. *Smiv s.r.l.* (avv. F. Coco), *Axa Assicurazioni s.p.a.*

TRIBUTI E DOGANA

In tema di esenzione d'accisa per l'utilizzazione di carburante per la navigazione, l'art. 2, comma 1, lett. a), d.lgs. n. 171 del 2005, limitandosi a prevedere che «l'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali: a) quando è oggetto di contratti di locazione e di noleggio», va disapplicato perché in contrasto con l'art. 14, n. 1, lett. c), della direttiva n. 2003/96/CE (di



contenuto identico a quello delle disposizioni di cui alle direttive precedenti sopra citate, sul punto), dovendosi accertare, con onere della prova in capo al soggetto che invoca l'esenzione, che la navigazione da parte dell'utilizzatore implichi una prestazione di servizi a titolo oneroso o, comunque, l'effettivo uso per scopi commerciali dell'unità da diporto.

Cass., sez. V, 21 febbraio 2024 n. 4704; pres. Luciotti, rel. Succio; *Agenzia delle entrate c. Lockstone Corporation Ltd.*

Cass., sez. V, 22 marzo 2024 n. 7847; pres. Bruschetta, rel. Hmeljak; *Nestler Combustibili Servizi s.r.l. (avv. G. Maisto e G. Paroni Pini) c. Agenzia delle dogane e dei monopoli (avv. gen. Stato).*

L'art. 36-bis del decreto-legge n. 50 del 2022 (introdotto dalla legge di conversione n. 91 del 2022) – il quale stabilisce che le disposizioni dell'art. 10, comma 1, n. 14, d.P.R. n. 633 del 1973 «si interpretano» nel senso che il regime di favore ai fini dell'Iva (mediante esenzione ed aliquote ridotte) in tale articolo previsto si applica «anche quando le prestazioni ivi richiamate siano effettuate per finalità turistico-ricreative», «sempre che le stesse abbiano ad oggetto esclusivamente il servizio di trasporto di persone e non comprendano la fornitura di ulteriori servizi» – ha propriamente natura di norma di interpretazione autentica, in conformità alla sua rubrica ed al suo tenore letterale, in quanto esplicita, precisandolo, il significato già in origine attribuibile all'art. 10, comma 1, n. 14, DPR n. 633 del 1973 sulla base di un'esegesi letterale e sistematica condotta anche alla luce dei principi del diritto dell'Unione europea; pertanto l'art. 36-bis del decreto-legge n. 50 del 2022 dispiega naturalmente un'efficacia retroattiva, con esclusione dei rapporti esauriti, intervenendo su profili applicativi che avevano dato luogo ad incertezze, mediante l'enunciazione di una regola di giudizio destinata ad operare in termini generali sia per le controversie già avviate ed ancora pendenti come per quelle future.



Cass., sez. V, 14 dicembre 2023 n. 35074; Pres. Bruschetta, rel. Salemme; *Agenzia delle entrate c. Motoscafisti di Capri soc. coop. (avv. L. Salvini e C. Todini).*

Nel regime vigente ratione temporis, l'agevolazione IRES prevista dall'art. 4, comma 2, d.l. n. 457 del 1997, conv. dalla l. n. 30 del 1998, estesa all'IRAP dall'art. 12 d.lgs. n. 446 del 1997, prevista per il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale, non è applicabile ai redditi derivanti dall'attività di vendita dei trasporti aerei per raggiungere il luogo di imbarco della nave.



Cass., sez. V, 15 luglio 2024 n. 19435; pres. Cirillo, rel. Lume; Agenzia delle entrate c. Costa crociere s.p.a. (avv. A. Manzitti).

Cass., sez. V, 15 luglio 2024 n. 19437; pres. Cirillo, rel. Lume; Agenzia delle entrate c. Costa crociere s.p.a. (avv. A. Manzitti).

Cass., sez. V, 22 luglio 2024 n. 20101; pres. Cirillo, rel. Lume; Agenzia delle entrate c. Costa crociere s.p.a. (avv. A. Manzitti).

Cass., sez. V, 22 luglio 2024 n. 20228; pres. Cirillo, rel. Lume; Agenzia delle entrate c. Costa crociere s.p.a. (avv. A. Manzitti).



Il regime di esenzione e di riduzione delle aliquote per il trasporto marittimo di persone, previsto dall'art. 10, primo comma, n. 14, d.P.R. n. 633/1973, trova applicazione anche ove siano effettuate esclusivamente prestazioni di trasporto con finalità turistico-ricreative; il principio opera ove manchi la fornitura di ulteriori servizi in virtù dell'applicazione della norma di cui all'art. 36-bis d.l. n. 50/2022, convertito dalla l. n. 91/2022, avente natura di norma di interpretazione autentica, ritenendosi - in conformità alla rubrica e al tenore letterale e precisandosi il significato già attribuibile alla disposizione interpretata anche alla luce dei principi del diritto dell'Unione - che tale norma spiega efficacia retroattiva; la regola di giudizio contenuta in tale disposizione enuncia una regola destinata ad operare in termini generali sia per le controversie pendenti, sia per quelle future, con esclusione dei soli rapporti esauriti.

Cass., sez. V, 17 luglio 2024 n. 19781; pres. Federici, rel. D'Aquino; Agenzia delle entrate c. Motoscafisti di Capri soc. coop. (avv. L. Salvini, C. Todini).

TURISMO



Il contratto avente ad oggetto un pacchetto turistico, di cui alla direttiva 90/314/CEE ed alla relativa normativa italiana di attuazione, si distingue dal contratto di viaggio di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1970 (CCV), per essere caratterizzato dalla «finalità turistica» che ne connota la causa concreta. Il trasporto o il soggiorno o il servizio alberghiero assumono al riguardo rilievo non già singolarmente e separatamente considerati, bensì nella loro unitarietà funzionale, non potendo al riguardo prescindersi dalla considerazione dei medesimi alla stregua della «finalità turistica» che la prestazione complessa di cui si sostanziano è funzionalmente volta a soddisfare.

L'organizzatore ed il venditore di un pacchetto turistico assumono, nell'ambito del rischio di impresa, un'obbligazione di risultato nei confronti dell'acquirente e pertanto la loro

responsabilità solidale sussiste ogniqualvolta sia ravvisabile una responsabilità contrattuale diretta del prestatore di servizi nei confronti del consumatore. Tale responsabilità solidale non è correlata ad un difetto di diligenza nella scelta del prestatore di servizi di cui si avvalga il venditore, ovvero alla possibilità di controllarne in concreto le modalità operative nell'esecuzione della prestazione.

Cass., sez. III, 18 gennaio 2023 n. 1417; pres. Frasca, rel. Scarano; G.C.G. e G.R. (avv. C.F. Ferrara, G. Marletta) c. *Fall. Polycastum Viaggi e Maregest Italia s.r.l., AWP PEC SA* (avv. S. Spagnolo) e *Gi.Ri.Do.Ro. s.a.s.* (avv. F. Carpentieri); in *Dir. mar.* 2023, 753.

Il contratto di ormeggio è un contratto atipico, a forma libera, che può perfezionarsi per effetto del solo consenso dei contraenti manifestato per «facta concludentia», anche attraverso l'accettazione da parte dell'utente dell'attività propria del titolare dell'ormeggio, la quale può estendersi alla custodia dell'imbarcazione e può accompagnarsi alla locazione del necessario spazio acqueo. In assenza di contratto scritto, ciò che rileva ai fini della qualificazione giuridica del rapporto intercorso tra le parti, è la modalità concreta con cui il servizio di ormeggio è stato espletato.

L'assunzione da parte del titolare dell'ormeggio dell'obbligo di custodia delle imbarcazioni può desumersi, oltre che dalla previsione nel regolamento portuale della «sorveglianza notturna e diurna dell'ormeggio», dalle circostanze che il titolare dell'ormeggio (i) detenesse le chiavi ed i documenti dell'imbarcazione, (ii) su richiesta dei proprietari, provvedesse al rifornimento di carburante, (iii) su richiesta dei proprietari, spostasse l'imbarcazione da luogo in cui essa era ormeggiata a quello in cui essi potevano salire a bordo, (iv) al termine dell'utilizzo, prendesse in consegna l'imbarcazione per riportarla al luogo di ormeggio.

App. Roma 27 gennaio 2021; pres. Mannacio, rel. Sarnelli; *San Leone soc. cooperativa Gestione Servizi Mezzi da Diporto a r.l.* (avv. I. Lieto, A. Zaza D'Aulisio) c. *P.V.L.R. e L.R. Marmi s.a.s.* (avv. F. Bracciale); in *Dir. mar.* 2023, 574.

Il contratto di ormeggio è un contratto atipico, 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 contenuto di tale contratto può estendersi ad altre prestazioni, tra le quali la custodia dell'imbarcazione. Incombe a chi invochi il contratto di ormeggio quale fonte di responsabilità per danni all'imbarcazione fornire la prova che il rapporto contrattuale aveva ad oggetto anche la custodia.

La clausola in un contratto di ormeggio con la quale viene esclusa l'assunzione della custodia dell'imbarcazione non può ritenersi una clausola vessatoria di esclusione della responsabilità, costituendo invece una pattuizione che determina e circoscrive il contenuto del contratto.



L'inserzione in un contratto di ormeggio dei servizi di assistenza alle operazioni di ormeggio e disormeggio e di asportazione dei rifiuti, come pure la possibilità, contro pagamento di un corrispettivo aggiuntivo, che vengano forniti servizi di pulizia a bordo o di rifornimento di carburante, non vale a far ritenere che sia stato assunto l'obbligo di custodia dell'imbarcazione. Anche la consegna delle chiavi dell'imbarcazione non determina alcuna presunzione in tal senso, potendo essere giustificata dall'esigenza di consentire la pulizia a bordo o la visita a potenziali acquirenti o dalla facoltà attribuita al gestore della marina di spostare l'imbarcazione per motivi di sicurezza.

App. Genova 22 marzo 2021; pres. Sanna, rel. Zuccolini; *Aviva Italia s.p.a.* (avv. M. Paoletti) c. *S.S.P. Società Sviluppo Porti s.r.l.* (avv. M. Turri Caccia, E. Salvatico, D. Canepa); in *Dir. mar.* 2023, 576.

