

MASSIMARIO

AMMINISTRAZIONE

L'articolo 11, paragrafo 5, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale in virtù della quale il finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente è garantito mediante l'imposizione, a carico degli utenti degli aeroporti, di un contributo il cui ammontare non è correlato al costo dei servizi forniti da tale autorità, purché tale normativa sia conforme ai principi generali del diritto dell'Unione, in particolare ai principi di proporzionalità e di non discriminazione.



L'articolo 11, paragrafo 5, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale in virtù della quale il finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente è garantito mediante l'imposizione di un contributo a carico degli utenti degli aeroporti, anche se questi ultimi non sono stabiliti nello Stato membro cui appartiene tale autorità o non sono costituiti secondo la legge di tale Stato membro.

C. giust. UE 25 aprile 2024, causa C-204/23; Pres. e Rel. N. Piçarra, Avv. gen. M. Campos Sánchez-Bordona; *Autorità di Regolazione dei Trasporti c. Lufthansa Linee Aeree Germaniche, Austrian Airlines, Bruxelles Airlines, Swiss International Air Lines Ltd., Lufthansa Cargo.*

ASSICURAZIONE

L'art. 4.1, l'art. 15.h) e l'art. 19 del Regolamento (CE) n. 864/2007 ("Roma II") devono essere interpretati nel senso che la legge che disciplina l'azione del terzo surrogato nei diritti di una parte lesa nei confronti dell'autore del danno e che determina, in particolare, le norme di prescrizione di tale azione è, in linea di principio quelle del paese in cui detto danno si verifica.



C. giust. UE, sez. IX, 17 maggio 2023, causa C-264/22; pres. Rossi, rel. Spineanu; *Fonds de garantie des victimes des actes de terrorism et d'autres infractions c. Victoria Seguros S.A.;* in *Dir. mar.* 2024, 64, con nota di S. DOMINELLI.

COMPRAVENDITA DEL VEICOLO



La violazione di norme sulla sicurezza della navigazione, che impongono determinati requisiti costruttivi e progettuali di imbarcazioni, rende nullo il contratto di vendita e i negozi giuridici collegati, essendo tali norme poste a tutela dell'interesse pubblico alla sicurezza e non solo al rispetto dei rapporti contrattuali tra le parti.

Cass., sez. III., 10 ottobre 2024 n. 26487; pres. Scarano, rel. Cricenti; *Filipponi M., Filipponi S., Psaila A.* (Avv. M. Battaglia) c. *Intesa San Paolo s.p.a.* (avv.ti V. Bergamasco F. Fugazza), *Yachts s.r.l. in liq.*

DEMANIO



La sub-concessione di spazi per attività commerciali «non aviation» esula dal novero delle attività strumentali alle operazioni del gestore aeroportuale nei c.d. settori speciali, non rientrando nell'elenco tassativo dei servizi di assistenza a terra, propedeutici al trasporto aereo, ma costituendo un'attività meramente eventuale, prestata solo su richiesta del cliente e da questi autonomamente remunerata, con la conseguenza che l'affidamento di tale servizio, di natura puramente commerciale, non soggiace alle regole del procedimento ad evidenza pubblica e si risolve in un contratto di diritto privato. Ne consegue che l'art. 33, secondo comma, lettera d), del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 80 – nel testo sostituito dall'art. 7 della legge 21 luglio 2000, n. 205 – non attrae nell'ambito della giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo anche le controversie relative all'affidamento di appalto da parte di soggetto che, pur non tenuto all'applicazione del procedimento di evidenza pubblica, abbia scelto comunque di adottarlo, in tal guisa procedimentalizzando l'individuazione in concreto dell'appaltatore, essendo irrilevante, in mancanza di un obbligo al riguardo, che il bando di gara faccia riferimento alla normativa comunitaria e alla legge quadro in materia di lavori pubblici ed è pertanto rientrante nella giurisdizione del giudice ordinario la controversia di natura privatistica tra il gestore aeroportuale e il sub-concessionario per attività non-aviation.

Cass., sez. un., 30 agosto 2024 n. 23377; pres. D'Ascola, rel. Federici; *S.A.C. Società Aeroporto di Catania s.p.a.* (avv. G. Terracciano) c. *Le antiche edilizie s.r.l.* (avv.ti F. Fidone e S. Brighina).

Un'area non può essere qualificata come demaniale marittima se priva ab origine dei requisiti previsti dagli articoli 822 c.c. e 28 cod. nav., quali l'essere normalmente coperta dalle



mareggiate ordinarie, essere stata sommersa in antico e tuttora utilizzabile per usi marittimi, o essere idonea agli usi pubblici del mare, anche solo in via potenziale. La necessità di un provvedimento formale di sdemanializzazione ex art. 35 cod. nav. si configura solo per beni che abbiano acquisito natura demaniale, non per quelli che non abbiano mai avuto tale carattere.

Cass., sez. I., 5 agosto 2024 n. 22103; pres. Valitutti, rel. D’Orazio,; *Lorenzo Stabilini, Matilde Randazzo, Antonella Restiani, Rosa Agnese Pizzini, Michela Giorgia Maria Venturino, Jacopo Luccio, Andrea Nicolini, Valentina Grassi, Barbara Giulia Alessandra Carmignato, Giulio Carmignato, Francesca Vittone, Chiara Muttini, Nicola Di Stefano, Sergio Vittorio Vollono, Rossella Personeni, Maria Gabriella Colombi Gomez De Ayala, Graziella Torrini in Gimelli, Romano Francesco Romani, Dionisia Clorinda Jahn, Filippo Merani, Ermanno Ciccone, Maria Antonietta Meloni, Marta Caterina Bottacchi* (avv.ti L. Cocchi e G. F. Taccogna e G. Corbyons) c. *Agenzia del demanio* (Avvocatura Generale dello Stato).

DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO

La domanda di un tour operator, volta a far valere la sua pretesa di essere tenuto indenne dalle conseguenze pregiudizievoli del giudizio risarcitorio intentato nei suoi confronti dai turisti ai quali ha venduto un pacchetto turistico successivamente rimasti danneggiati in occasione del servizio di trasporto fatto eseguire da un terzo prestatore in forza di un contratto a tal fine intercorso con lo stesso tour operator, attiene ad una pretesa fondata su un rapporto cosiddetto di garanzia, che ricorre in tutti quei casi in cui, per legge o per contratto, un soggetto (c.d. garantito) chieda di essere tenuto indenne da altro soggetto (il garante) in ordine alle perdite patrimoniali derivanti dall'accoglimento della domanda contro di lui proposta da un altro soggetto ancora. Pertanto, ai sensi dell'art. 8, n. 2, Reg. Ue n. 1215 del 2012, cui rinvia l'art. 3, comma 2, prima parte, della legge n. 218 del 1995, su tale domanda ha giurisdizione il giudice del giudizio principale nel caso in cui l'azione di garanzia, propria o impropria, sia stata esperita nell'ambito dello stesso giudizio già pendente relativo al rapporto principale, e non già in via autonoma.



Cass., sez. un., 19 novembre 2024 n. 29664; pres. Travaglino, rel. Scotti, p.m. Nardecchia; *Namib Wilderness Safaris (PTY) Ltd.* (avv. L. Opilio) c. *Il diamante blu s.r.l.* (avv. A. Botti).

Cass., sez. un., 18 novembre 2024 n. 29569; pres. Travaglino, rel. Carrato, p.m. Nardecchia; *Namib Wilderness Safaris (PTY) Ltd.* (avv. L. Opilio) c. *Il diamante blu s.r.l.* (avv. A. Botti).



L'art. 4.1, l'art. 15.h) e l'art. 19 del Regolamento (CE) n. 864/2007 (Roma II) devono essere interpretati nel senso che la legge che disciplina l'azione del terzo surrogato nei diritti di una parte lesa nei confronti dell'autore del danno e che determina, in particolare, le norme di prescrizione di tale azione è, in linea di principio quelle del paese in cui detto danno si verifica.

C. giust. UE, sez. IX, 17 maggio 2023, causa C-264/22; pres. Rossi, rel. Spineanu; *Fonds de garantie des victimes des actes de terrorism et d'autres infractions c. Victoria Seguros S.A.*; in *Dir. mar.* 2024, 64, con nota di S. DOMINELLI.

DIRITTO PROCESSUALE



La sub-concessione di spazi per attività commerciali «non aviation» esula dal novero delle attività strumentali alle operazioni del gestore aeroportuale nei c.d. settori speciali, non rientrando nell'elenco tassativo dei servizi di assistenza a terra, propedeutici al trasporto aereo, ma costituendo un'attività meramente eventuale, prestata solo su richiesta del cliente e da questi autonomamente remunerata, con la conseguenza che l'affidamento di tale servizio, di natura puramente commerciale, non soggiace alle regole del procedimento ad evidenza pubblica e si risolve in un contratto di diritto privato. Ne consegue che l'art. 33, secondo comma, lettera d), del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 80 – nel testo sostituito dall'art. 7 della legge 21 luglio 2000, n. 205 – non attrae nell'ambito della giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo anche le controversie relative all'affidamento di appalto da parte di soggetto che, pur non tenuto all'applicazione del procedimento di evidenza pubblica, abbia scelto comunque di adottarlo, in tal guisa procedimentalizzando l'individuazione in concreto dell'appaltatore, essendo irrilevante, in mancanza di un obbligo al riguardo, che il bando di gara faccia riferimento alla normativa comunitaria e alla legge quadro in materia di lavori pubblici ed è pertanto rientrante nella giurisdizione del giudice ordinario la controversia di natura privatistica tra il gestore aeroportuale e il sub-concessionario per attività non-aviation.

Cass., sez. un., 30 agosto 2024 n. 23377; pres. D'Ascola, rel. Federici; S.A.C. *Società Aeroporto di Catania s.p.a.* (avv. G. Terracciano) c. *Le antiche edilizie s.r.l.* (avv.ti F. Fidone e S. Brighina).

Il servizio di realizzazione di campagne di comunicazione pubblicitarie commerciali, informative, istituzionali, internazionali, adattamenti grafici, elaborazione e pubblicazione



di piani editoriali per canali social non si pone in rapporto di diretta strumentalità con il servizio – speciale – di trasporto, posto che l'effettivo esercizio dell'attività di trasporto può certamente prescindere dall'esistenza di campagne pubblicitarie, sicché non si è al cospetto di un'attività strumentale suscettibile di radicare la giurisdizione del giudice amministrativo.

Cass., sez. un., 3 ottobre 2024 n. 25956; pres. D'Ascola, rel. Campese; *Yes I am s.r.l.* (avv. A. Altieri) c. *Ferservizi s.p.a.* (avv.ti L. Torchia e G. Fraccastoro).

IMPRESA DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

La qualifica di «armatore» non implica necessariamente l'esclusione della qualità di consumatore. Ai sensi del codice della navigazione, l'armatore è colui che esercita una nave, indipendentemente dal fatto che sia proprietario o armatore. La qualità di consumatore deve essere valutata in relazione alla posizione dell'acquirente/utilizzatore, indipendentemente dalla qualifica formale attribuitagli nel contratto. Inoltre, nei contratti collegati tra compravendita e leasing, la disciplina del codice del consumo si applica se l'utilizzatore agisce come consumatore, rendendo inefficaci clausole che esagerano indebitamente la sua posizione, salvo prova di una specifica e seria trattativa che le abbia negoziate.



Cass., sez. III, 10 ottobre 2024 n. 26487; pres. Scarano, rel. Cricenti; *Filipponi M., Filipponi S., Psaila A.* (Avv. M. Battaglia), c. *Intesa San Paolo s.p.a.* (avv.ti V. Bergamasco F. Fugazza), *Yachts s.r.l. in liq.*

Qualora la normativa nazionale di recepimento della Convenzione LLMC ometta di riprodurre una disposizione della Convenzione [nella fattispecie l'art. 4 «Conduct barring limitation»] non può presumersi che il legislatore nazionale abbia comunque inteso recepire implicitamente anche tale disposizione. Ai fini dell'applicazione della Convenzione LLMC, la data riferimento per la conversione del Diritto Speciale di Prelievo in valuta nazionale è quella dell'evento e non quella di presentazione dell'istanza di limitazione.



High Court of Bombay 17 febbraio 2023; Judge Jamada; *Nordlake GmbH* c. *Union of India*; nave *Nordlake*; in *Dir. mar.* 2024, 212, con nota di G. BERLINGIERI.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI



La sub-concessione di spazi per attività commerciali «non aviation» esula dal novero delle attività strumentali alle operazioni del gestore aeroportuale nei c.d. settori speciali, non rientrando nell'elenco tassativo dei servizi di assistenza a terra, propedeutici al trasporto aereo, ma costituendo un'attività meramente eventuale, prestata solo su richiesta del cliente e da questi autonomamente remunerata, con la conseguenza che l'affidamento di tale servizio, di natura puramente commerciale, non soggiace alle regole del procedimento ad evidenza pubblica e si risolve in un contratto di diritto privato. Ne consegue che l'art. 33, secondo comma, lettera d), del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 80 – nel testo sostituito dall'art. 7 della legge 21 luglio 2000, n. 205 – non attrae nell'ambito della giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo anche le controversie relative all'affidamento di appalto da parte di soggetto che, pur non tenuto all'applicazione del procedimento di evidenza pubblica, abbia scelto comunque di adottarlo, in tal guisa procedimentalizzando l'individuazione in concreto dell'appaltatore, essendo irrilevante, in mancanza di un obbligo al riguardo, che il bando di gara faccia riferimento alla normativa comunitaria e alla legge quadro in materia di lavori pubblici ed è pertanto rientrante nella giurisdizione del giudice ordinario la controversia di natura privatistica tra il gestore aeroportuale e il sub-concessionario per attività non-aviation.

Cass., sez. un., 30 agosto 2024 n. 23377; pres. D'Ascola, rel. Federici; S.A.C. *Società Aeroporto di Catania s.p.a.* (avv. G. Terracciano) c. *Le antiche edilizie s.r.l.* (avv.ti F. Fidone e S. Brighina).



In materia di aiuti di stato, lo status giuridico delle Autorità di sistema portuale italiane ai sensi del diritto nazionale è irrilevante ai fini della loro qualificazione di impresa. Nei limiti in cui un ente pubblico eserciti altre attività di natura economica, dissociabili dall'esercizio dei suoi pubblici poteri, tale ente agisce come impresa.

L'esenzione dall'IRES, a favore delle Autorità di sistema portuale italiane, costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, incompatibile con il mercato interno, limitatamente alle attività economiche da queste svolte.

C. giust. 20 dicembre 2023, causa T-166/2021; Pres. Papisavvas, Rel. Porchia; *Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e Associazione Porti Italiani associati* (avv. F. Munari, I. Perego, G. M. Roberti e S. Zunarelli) c. *Commissione Europea*; *supra*, con nota di A. GUANDALINI.

LAVORO NELLE IMPRESE

In tema di arruolamento marittimo a tempo determinato, esclusa l'applicabilità della disciplina di diritto comune integrata dal d.lgs. n. 368/2001, rileva la disposizione speciale di cui all'art. 326 c.nav. che, nel porre, all'ultimo comma, una presunzione legale di natura indeterminata del rapporto, nel caso in cui fra la cessazione di un contratto e la stipulazione di quello successivo intercorra un periodo non superiore ai sessanta giorni, costituisce – in via generale e astratta – una misura adeguata e idonea a prevenire abusi nel susseguirsi di contratti o rapporti di lavoro a tempo determinato; tuttavia, non si può escludere che, in concreto, attraverso ripetute assunzioni a tempo determinato, sia possibile porre in essere una condotta che integri una frode alla legge sanzionabile ai sensi dell'art. 1344 c.c., ai fini della cui indagine, il giudice di merito dovrà desumere da elementi quali il numero dei contratti di lavoro a tempo determinato stipulati, l'arco temporale complessivo in cui si sono succeduti e da ogni altra circostanza fattuale che emerga dagli atti, l'uso deviato e fraudolento del contratto a termine.



Cass., sez. lavoro, 27 settembre 2024 n. 25856; pres. Leone, rel. Caso; *Vecchio Orazio e altri* (avv. L.M. Lozzi) c. *R.F.I. s.p.a.* (avv. R. Pino).

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE

La sub-concessione di spazi per attività commerciali «non aviation» esula dal novero delle attività strumentali alle operazioni del gestore aeroportuale nei c.d. settori speciali, non rientrando nell'elenco tassativo dei servizi di assistenza a terra, propedeutici al trasporto aereo, ma costituendo un'attività meramente eventuale, prestata solo su richiesta del cliente e da questi autonomamente remunerata, con la conseguenza che l'affidamento di tale servizio, di natura puramente commerciale, non soggiace alle regole del procedimento ad evidenza pubblica e si risolve in un contratto di diritto privato. Ne consegue che l'art. 33, secondo comma, lettera d), del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 80 – nel testo sostituito dall'art. 7 della legge 21 luglio 2000, n. 205 – non attrae nell'ambito della giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo anche le controversie relative all'affidamento di appalto da parte di soggetto che, pur non tenuto all'applicazione del procedimento di evidenza pubblica, abbia scelto comunque di adottarlo, in tal guisa procedimentalizzando l'individuazione in concreto dell'appaltatore, essendo irrilevante, in mancanza di un obbligo al riguardo, che il bando di gara faccia riferimento alla normativa comunitaria e alla legge quadro in materia di lavori pubblici ed è pertanto rientrante nella giurisdizione del giudice ordinario la controversia di natura privatistica tra il gestore aeroportuale e il sub-concessionario per attività non-aviation.



Cass., sez. un., 30 agosto 2024 n. 23377; pres. D'Ascola, rel. Federici; S.A.C. *Società Aeroporto di Catania s.p.a.* (avv. G. Terracciano) c. *Le antiche edilizie s.r.l.* (avv.ti F. Fidone e S. Brighina).

 Tanto attività di imbarco /sbarco di veicoli (riconducibile alla nozione legislativa di «operazioni portuali», quanto quella di rizzaggio e derizzaggio (riconducibile alla nozione di «servizi portuali») possono essere oggetto di autorizzazione all'esercizio in autoproduzione, ai sensi dell'art. 16.3 della Legge n. 84/1994.

T.a.r. Sicilia 9 dicembre 2022; pres. Passarelli Di Napoli, est. Salone; *Pelagica coop. a r.l.* (avv. F. Buscaglia) c. *M.I.T., Capitaneria di porto di Lampedusa* (Avvocatura dello Stato) e *Caronte & Tourist Isole Minori s.p.a.* (avv.ti C. Briguglio e F. Puzzello); in *Dir. mar.* 2024, 151, con nota di S. BRANCATI.

 L'art. 16, come da ultimo modificato, della Legge n. 84/1994 prevede che le operazioni portuali possano essere svolte in regime di autoproduzione nei casi in cui non sia possibile ricorrere ad imprese autorizzate ovvero ad imprese o agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, purché siano rispettate le ulteriori condizioni ivi previste con riguardo alla dotazione di mezzi meccanici e di personale. Facendo espresso riferimento alle operazioni in regime di autoproduzione svolte dalla nave, tale previsione ostativa all'utilizzo di personale di bordo è applicabile anche nel caso in cui tale personale sia posto alle dipendenze dell'impresa operante nel terminal.

T.a.r. Liguria 27 giugno 2023; pres. Morbelli, est. Goso; *Grandi Navi Veloci s.p.a.* (avv.ti B. Castaldo, F. Titolo, A. Magliulo e G. Boriello) c. *A.d.S.P. del Mar Ligure Occidentale* (Avvocatura distrettuale dello Stato) e *Compagnia unica lavoratori merci varie Paride Batini*; in *Dir. mar.* 2024, 165.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE

 In tema di sanzioni amministrative accessorie, l'estraneità alla violazione, ai sensi dell'art. 213, comma 9, c.d.s., richiede che il proprietario del veicolo dimostri che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà e che l'omissione nell'impedire il fatto non derivi da una sua colposa o dolosa negligenza. Tale responsabilità permane anche in caso di locazione

semplice del veicolo, poiché il proprietario rimane obbligato in solido, ai sensi dell'art. 6 della legge n. 689/1981 e dell'art. 196 c.d.s., a meno che non fornisca prova positiva della sua totale estraneità al fatto.

Cass., sez. II., 6 novembre 2024 n. 28606; pres. Bertuzzi, rel. Guida; *Unione Reno Galliera* (avv. A. Montanari) c. *PETIT FORESTIER ESPAÑA SL* (avv. G. Celotto).

RIMORCHIO

La previsione di una tariffa differenziata e più elevata per il servizio di rimorchio in una determinata area del porto [nella fattispecie il porto petroli] è legittima in quanto giustificata dalle diverse caratteristiche operative [maggiore pericolosità] di detta area.



C. Stato, sez. V, 18 dicembre 2023, n. 10902; pres. Sestini, est. De Carlo; *Eni trading & Shipping s.p.a., Porto Petroli Genova s.p.a.* (avv.ti P. Rocchi e R. Sperati) c. *M.I.T.* (Avvocatura Generale dello Stato), *Associazione italiana Armatori di Rimorchiatori* (avv.ti F. Munari e A. Blasi), *Rimorchiatori riuniti del Porto di Genova s.r.l.* (avv. P. Leozappa) e *A.d.S.P. del Mar Ligure Occidentale;* in *Dir. mar.* 2024, 84.

SERVIZI DI TRASPORTO

L'utilizzo della propria autovettura da parte di un'agenzia di viaggi, quando finalizzato all'esercizio dell'attività di impresa e strumentale alla prestazione di un servizio turistico, deve essere qualificato come un «uso proprio» ai sensi dell'art. 82 c.d.s. Pertanto, non trova applicazione la disciplina di cui all'art. 85 c.d.s. relativa al noleggio con conducente.



Cass., sez. II., 21 ottobre 2024 n. 27218; pres. Di Virgilio, rel. Falaschi; *Florence-town s.r.l.* (Avv. F. Tessari) c. *Comune di Siena* (avv.ti A. Sardelli e N. Anselmi).

Il mero soddisfacimento in concreto della domanda di trasporto, non è sufficiente a considerare idonea la nave sostitutiva impiegata in esecuzione di una convenzione di servizio pubblico, qualora detta nave non rispetti i requisiti previsti dalla convenzione in tema di capacità (per passeggeri e autovetture), stazza lorda, velocità di esercizio.



T.a.r. Lazio 9 dicembre 2021; pres. Daniele, est. Cavallari; *Compagnia Italiana della Navigazione s.p.a.* (avv.ti B. Carnevale, S. Sticchi Damiani e S. Bufardecì) c. *M.I.T.* (Avvocatura Generale dello Stato); in *Dir. mar.* 2024, 124, con nota di L. GIUNTA.

TRASPORTO DI COSE



Il trasporto su strada di container vuoti tra un terminal di container e un punto di carico o scarico di merci rientra nella nozione di «trasporto combinato», ai sensi dell'art. 1 della dir. 92/106/CEE, sicché esso beneficia del regime liberalizzato previsto per i tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante di un trasporto combinato, ai sensi dell'art. 4 di tale direttiva, e che sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni relative al cabotaggio previste dal reg. (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.

C. giust. UE 14 settembre 2023, causa C-246/22; Pres. e Rel. A. Sahùn, Avv. gen. R. de la Tour; *B.W.* c. *Staatsanwaltschaft Köln, Bundesamt für Güterverkehr*; *supra*, con nota di P. CORBO.



Ricorre un contratto di appalto di servizi di trasporto quando le parti abbiano inteso instaurare un rapporto durevole nel tempo, avente ad oggetto non una prestazione singola di trasporto, ma una serie di prestazioni continuative di trasporto in relazione alle esigenze del committente, verso un corrispettivo che, diversamente da quanto avviene nel contratto di trasporto, non si correla al singolo viaggio (durata del percorso, mezzo impiegato, merce da trasportare), ma viene pattuito in modo unitario per le diverse prestazioni e commisurato alla messa a disposizione di un'organizzazione capace di assicurare una durevole esecuzione di trasporti.

Cass., sez. lav., 6 luglio 2023 n. 19106; pres. Esposito, rel. Gnani; *X.* (avv. F.M. Scavarelli) c. *I.N.P.S.* (avv.ti C. D'Aloisio, A. Sgroi, L. Maritato, E. De Rose, G. Matano ed E. Sciplino); in *Dir. mar.* 2024, 82.



Nel contratto di trasporto, ai fini dell'esonero da responsabilità del vettore ai sensi dell'art. 1693 c.c., non è sufficiente che l'evento dannoso appaia improbabile, ma occorre che esso sia imprevedibile e inevitabile, secondo una prudente valutazione da effettuarsi con la diligenza qualificata richiesta al vettore professionale ex art. 1176, comma 2, c.c. L'adozione di cautele proporzionate alla natura della merce e alle circostanze del caso concreto costitu-

isce requisito imprescindibile per escludere la colpa grave, non bastando l'affidamento del trasporto a un sub vettore diverso né la scelta di tragitti consueti, quando un evento dannoso simile si sia già verificato in precedenza.

Cass., sez. III., 30 agosto 2024 n. 23395; pres. Scarano, rel. Gorgoni, *Ccilat Trasporti Ambiente soc. coop.* (avv.ti Bassi e Beccatini) c. *Allianz Assicurazioni s.p.a.* (avv.ti Clemente e Caprile).

Con riguardo alla questione della qualificazione di un contratto come spedizione o trasporto, poiché il contratto di trasporto non richiede la forma scritta neanche a fini probatori, la sussistenza dello stesso può essere desunta anche in via indiziaria e in mancanza di un documento contrattuale in forza del quale la parte abbia espressamente assunto l'obbligo di svolgere una prestazione di trasporto.

L'assunzione della qualità di spedizioniere-vettore può essere desunta dalla proposta al committente di tariffe legate ai noli praticati dai vettori utilizzati, senza però adottare la prassi tipica del vero e proprio spedizioniere (che si limita a stipulare i contratti per conto del mandante, sul quale riversa senz'altro i corrispettivi effettivamente pagati a terzi, a titolo di spese sostenute per l'esecuzione del mandato) e dall'assunzione della custodia della merce tra la tratta aerea e quella terrestre del trasporto.

Trib. Milano 21 gennaio 2020; G.U. Nicolini; *Generali Italia s.p.a.* (avv.ti L. Moltani e R. Abbate) c. *DSV s.p.a.* (avv. G. Scarpa) e *Airbridgecargo Airlines LLC*; in *Dir. mar.* 2024, 85.

Il termine annuale di cui all'art. 32 della convenzione CMR ha natura di prescrizione e non di decadenza. Dal coordinamento tra il secondo ed il terzo comma dell'art. 32 della convenzione CMR si desume che il primo reclamo scritto ha l'effetto di sospendere il decorso della prescrizione fino a quando non venga respinto per iscritto dal vettore, mentre i reclami successivi, qualora presentino i requisiti di un atto di messa in mora producono l'effetto di interrompere la prescrizione.

Con il contratto di trasporto cumulativo, ai sensi dell'art. 1700 cod. civ., più vettori si obbligano verso il mittente con un unico contratto (mediante manifestazione di volontà negoziale contestuale o anche successiva, purché chiaramente diretta ad inserirsi nel rapporto contrattuale già costituito) a trasportare le cose fino al luogo di destinazione, curando ciascuno il trasporto per un tratto dell'intero percorso, con un obbligo solidale di tutti per l'esecuzione del contratto.



Trib. Enna 28 settembre 2020; G.U. Mascimino; *Castiglione F.* (avv. R.F. Nicoletti) c. *Ennet* (avv. P. Nasonte), *Axa Assicurazioni s.p.a.* (avv.ti R. Abbate e G. Spampinato) e *Fallimento A.W.S. s.p.a.*; in *Dir. mar.* 2024, 88.



Spetta all'attore provare l'esistenza di un contratto di trasporto stipulato con il convenuto; al riguardo, non risulta decisivo il fatto se sussista o no un contratto di spedizione, ma assume importanza primaria l'accertamento positivo della sussistenza di un contratto di trasporto, potendo il convenuto limitarsi a contestare l'assunto attoreo senza necessità di provare il contrario.

In un contratto di trasporto regolato dalla convenzione CMR l'identità del vettore viene provata mediante la lettera di vettura.

Trib. Bolzano 4 settembre 2023; G.U. Tarneller; *Allianz s.p.a.* (avv. M. Caprile) c. (avv.ti E Salvatico, P. Mordiglia, L. Mordiglia e M. Ferrari) e *Royal Development Dawid Szczepaniak*; in *Dir. mar.* 2024, 118.



Il contratto con il quale il vettore mette a disposizione del caricatore i containers deve essere qualificato come contratto di locazione, autonomo rispetto al contratto di trasporto della merce. Il corrispettivo (demurrage) per la ritardata restituzione dei containers ha natura risarcitoria e la relativa pattuizione è assimilabile ad una clausola penale. L'incarico conferito dal ricevitore allo spedizioniere per lo svincolo doganale della merce non rende tale spedizioniere responsabile per le demurrages dei containers.

Trib. Perugia 7 gennaio 2021; G.U. Marzullo; *Hapag Lloyd s.r.l.* (avv.ti A. Gesino e A. Coaccioli) c. *Tecnofreight s.r.l.* (avv.ti L. Ravera e N. Todini) e *Vertigo s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2024, 91.



La domanda del mittente nei confronti del soggetto incaricato dal vettore del rizzaggio del carico all'interno di un container ha natura extracontrattuale e ad essa non è quindi applicabile il limite di responsabilità vettoriale.

Trib. Livorno 27 gennaio 2022; G.U. Cardì; *Falcone* (avv. E. Longhi) c. *Mariter s.r.l.* (avv. F. Sgherri) e *Unipol Sai Assicurazioni s.p.a.* (avv. L. Giardino); in *Dir. mar.* 2024, 94.

Il mandante dello spedizioniere è responsabile per le controspallie di contenitori maturate qualora vi sia stata la spedita del nome nella richiesta di booking e nella polizza di carico.

Trib. Genova 13 ottobre 2023; G.U. Gibelli; Agenzia marittima *Le Navi s.p.a.* (avv. M. Paoletti) c. *Brasil Gomme s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2024. 121.



È legittimo ritenere che vi sia in un time charter un implied term che prevede un obbligo di cooperazione delle parti di attivarsi per disporre sollecitamente una nuova ispezione della nave, quando la prima non abbia dato esito soddisfacente e la nave sia stata conseguentemente posta off-hire.

King's Bench Division, Commercial Court 24 febbraio 2023; Sir Ross Cranston; *Pan Ocean Ltd v. Daelim Corp*; nave *DL Lilac*; in *Dir. mar.* 2024, 172, con nota di R. E. CERCHIA e M. S. CENINI.



Incorrono in responsabilità, a norma dell'art. 4(3) del COGSA, per l'incendio sviluppatosi a bordo della nave il caricatore di un prodotto chimico sensibile al calore e suscettibile di auto-polimerizzazione e lo spedizioniere-vettore (NVOCC) da lui incaricato che (i) in contrasto con le proprie procedure, imbarchino tale prodotto nel periodo estivo in un porto dove le temperature sono più alte ed il tempo di transito rispetto al porto normalmente utilizzato e (ii) organizzino il trasporto in modo tale da prevedere una prolungata giacenza in area esposta al sole. Non incorre in responsabilità per l'incendio sviluppatosi a bordo della nave causato dalla auto-polimerizzazione di un prodotto chimico sensibile al calore, il vettore che, pur essendo a conoscenza in via generale delle caratteristiche di tale prodotto non sia stato informato nel caso specifico della sua precedente prolungata esposizione al calore.

U.S. Court of appeals 2nd Circuit 30 giugno 2023; Chin, Carney, Menashi, Circuit Judges; in re *M/V MSC Flaminia*; in *Dir. mar.* 2024, 193.



TRASPORTO DI PERSONE

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il fatto che il personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei



bagagli negli aerei sia in numero insufficiente può configurare una «circostanza eccezionale», ma ai fini dell'esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, il vettore il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di tale circostanza è tenuto a dimostrare che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che ha attuato misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di questa.

C. giust. UE 16 maggio 2024, causa C-405/23; Pres. O. SpineanuMatei, Rel. S. Rodin; Avv. gen. A. Rantos; *Touristic Aviation Services Ltd c. Flightright GmbH*; *supra*, con nota di V. CORONA.



In ambito di contratto di trasporto aereo, il diritto alla compensazione pecuniaria, previsto dall'art. 7 del Regolamento CE n. 261 del 2004 in favore del trasportato che ha sofferto un pregiudizio a causa del ritardo, del negato imbarco e/o della cancellazione del volo, avente natura indennitaria, non è assoggettato al termine di decadenza previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999, il cui ambito di operatività è limitato alle azioni di carattere risarcitorio, dovendo, peraltro, escludersi che il rinvio operato dal novellato art. 949 ter c. nav. – che rimanda all'art. 941 c. nav. - alle «norme comunitarie» e alla «normativa internazionale» conduca all'applicazione automatica della Convenzione trattandosi di un rinvio mobile e non fisso ad una determinata disciplina.

Cass., sez. III, 20 febbraio 2024 n. 4427; Pres. Scarano, Rel. Condello; *Neos s.p.a.* (avv. G. Villaschi, L. C. Platania) c. *Airhelp Ltd.* (avv. D. Lombardo); *supra*, con nota di E. FOGLIANI.



L'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 integra una normativa speciale e deve quindi essere applicata ai soli casi disciplinati nell'art. 3, senza possibilità di applicazione analogica. Ne consegue che la compensazione pecuniaria per ritardo, prevista per i passeggeri che «si presentino per l'accettazione secondo le modalità stabilite ed all'ora precedentemente indicate» non è invece dovuta ai passeggeri che, avvisati con anticipo del ritardo, siano rimasti in albergo con vitto e alloggio a carico del vettore per raggiungere l'aeroporto solo al momento della riprogrammata partenza; la situazione di tali passeggeri non è infatti equiparabile a quella di chi sopporti il disagio di una inutile ed inattiva attesa in aeroporto.

Trib Reggio Emilia, 27 aprile 2022; G.U. Morlini; *L.B. e Z.M.* (avv. L. Salvati) c. *N. s.p.a.* (avv. A. Chiarenza); in *Dir. mar.* 2024, 96, con nota di A.V. RAPOLLA.

Qualora il contratto di trasporto sia stato stipulato dal vettore aereo con consumatori, anche se la domanda sia proposta da un cessionario di questi ultimi, la clausola di deroga della giurisdizione a favore del foro del vettore, contenuta nelle condizioni generali di contratto del vettore e non oggetto di trattativa individuale, è nulla in quanto clausola vessatoria a norma della Direttiva 93/13/CEE.



Trib. Pisa 23 febbraio 2023; G.U. Pruneti; X. c. Ryanair; in *Dir. mar.* 2024,110, con nota di S. DOMINELLI.

TRIBUTI E DOGANA

L'esenzione da accise per utilizzo di carburante per navigazione aerea deve essere intesa in senso restrittivo e quindi essere riconosciuta alle compagnie aeree dell'Unione Europea che svolgano attività caratteristica di vettore aereo e che utilizzino il carburante per attività direttamente funzionali alla prestazione di servizi aerei a titolo oneroso, allo scopo di non gravare di costi inerenti (le accise) l'attività di trasporto aereo, costi che altererebbero la posizione competitiva di queste compagnie rispetto a quelle di Paesi terzi, esentate da questo costo. Essendo l'esenzione specificamente legata alla condizione soggettiva dell'utilizzatore finale, l'accisa corrisposta dal fornitore va, pertanto, rimborsata a colui che dimostri l'utilizzo del carburante sugli aerei con i quali esercita l'attività caratteristica di vettore aereo a titolo oneroso e non può godere dell'esenzione un soggetto sprovvisto di licenza di vettore aereo che cede il carburante a una compagnia aerea.



Cass., sez. V, 22 agosto 2024 n. 25026; pres. Federici, rel. D'Aquino; AERIALBANNERS S.R.L. (avv. A. Pellegrino) c. Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Ai fini dell'esenzione dall'IVA, la nozione di «navi adibite alla navigazione in alto mare», di cui all'art. 8-bis, comma 1, lett. a), decr. IVA, il quale, nel testo interpolato dall'articolo 8, comma 2, lettera e), numero 1), della legge 15 dicembre 2011, n. 217, recepisce l'art. 148 della direttiva 112/2006/CE, a sua volta di contenuto sovrapponibile all'art. 15, par. 4, lett. a), della direttiva n. 77/388/CEE, presuppone un'effettività e concreta attività di navigazione delle navi in alto mare; da ciò consegue che il cedente – il quale, in difetto di esenzione, sarebbe il soggetto obbligato al versamento dell'imposta – è tenuto a verificare (fornendone adeguata prova) – alla stregua e nei limiti degli ordinari criteri di diligenza professionale in ragione



dell'attività esercitata (in primis, attraverso la richiesta di copia del giornale di navigazione ex artt. 173, lett. c), e 174, comma 3, cod. nav., in combinato disposto con l'art. 178 dello stesso codice – l'effettivo utilizzo, da parte del cessionario, della nave oggetto di contratto, diversamente rispondendo dell'omesso versamento.

Cass., sez. V, 6 agosto 2024 n. 22261; pres. Bruschetta, rel. Salemme; *Credit Agricole Leasing Italia s.r.l.* (avv. A. Iorio, G. Mazzei) c. *Agenzia delle entrate*.

Laddove le prestazioni di trasporto di persone siano accompagnate da servizi ulteriori non accessori, quali pranzi a bordo, catering, visite guidate e programmi personalizzati, queste costituiscono un'attività complessa di natura turistico-ricreativa. In tali ipotesi, il regime di esenzione previsto dall'art. 10, primo comma, n. 14, del d.P.R. n. 633 del 1972 non può trovare applicazione, giacché la pluralità di prestazioni non integra un'unitarietà economica e giuridica riconducibile al solo trasporto.

Cass., sez. V, 30 agosto 2024 n. 23440; pres. Luciotti, rel. Brogi; *Servizio Motoscafi San Trovaso di De De Rossi L., Montrone D., Morasco M.* (avv. G. Marini) c. *Agenzia delle entrate*.

Cass., sez. V, 30 agosto 2024 n. 23432; pres. Luciotti, rel. Brogi; *Agenzia delle entrate* c. *Navigazione Can Grande s.r.l.* (avv. A. Codemo).

TURISMO

La domanda di un tour operator, volta a far valere la sua pretesa di essere tenuto indenne dalle conseguenze pregiudizievoli del giudizio risarcitorio intentato nei suoi confronti dai turisti ai quali ha venduto un pacchetto turistico successivamente rimasti danneggiati in occasione del servizio di trasporto fatto eseguire da un terzo prestatore in forza di un contratto a tal fine intercorso con lo stesso tour operator, attiene ad una pretesa fondata su un rapporto cosiddetto di garanzia, che ricorre in tutti quei casi in cui, per legge o per contratto, un soggetto (c.d. garantito) chieda di essere tenuto indenne da altro soggetto (il garante) in ordine alle perdite patrimoniali derivanti dall'accoglimento della domanda contro di lui proposta da un altro soggetto ancora. Pertanto, ai sensi dell'art. 8, n. 2, Reg. Ue n. 1215 del 2012, cui rinvia l'art. 3, comma 2, prima parte, della legge n. 218 del 1995, su tale domanda ha giurisdizione il giudice del giudizio principale nel caso in cui l'azione di garanzia, propria o impropria, sia stata esperita nell'ambito dello stesso giudizio già pendente relativo al rapporto principale, e non già in via autonoma.

Cass., sez. un., 19 novembre 2024 n. 29664; pres. Travaglino, rel. Scotti, p.m. Nardecchia; *Namib Wilderness Safaris (PTY) Ltd.* (avv. L. Opilio) c. *Il diamante blu s.r.l.* (avv. A. Botti).

Cass., sez. un., 18 novembre 2024 n. 29569; pres. Travaglino, rel. Carrato, p.m. Nardecchia; *Namib Wilderness Safaris (PTY) Ltd.* (avv. L. Opilio) c. *Il diamante blu s.r.l.* (avv. A. Botti).

VEICOLI

La violazione di norme sulla sicurezza della navigazione, che impongono determinati requisiti costruttivi e progettuali di imbarcazioni, rende nullo il contratto di vendita e i negozi giuridici collegati, essendo tali norme poste a tutela dell'interesse pubblico alla sicurezza e non solo al rispetto dei rapporti contrattuali tra le parti.



Cass., sez. III, 10 ottobre 2024 n. 26487; pres. Scarano, rel. Cricenti; *Filipponi M., Filipponi S., Psaila A.* (Avv. M. Battaglia) c. *Intesa San Paolo s.p.a.* (Avv.ti V. Bergamasco F. Fugazza), *Yachts s.r.l. in liq.*

VENDITA CON TRASPORTO

Il mero invio di una fattura, oltre a non servire a costituire in mora il vettore per i danni derivanti da trasporto ove manchi una manifestazione dell'intenzione di esercitare il diritto spettante alla dichiarante, non consente il differimento del dies a quo della prescrizione breve ex art. 2951 cod. civ. allo spirare del termine di pagamento assegnato in fattura, in assenza di una esplicita formalizzazione in sede di contratto di una tale modalità operativa



Cass., sez. III, 27 luglio 2024 n. 21060; pres. Scarano, rel. Simone; *Autosped G s.p.a.* (avv. A. Cavagnaro e P. Cesarei) c. *Serlux S.A.* (avv.ti E. Antongiovanni e M. Petrolo).

Nel contratto di compravendita, l'obbligo di consegna gravante sul venditore-mittente comprende anche la custodia della merce fino al completamento della consegna materiale al compratore, senza che il venditore si liberi mediante la consegna al vettore. Il venditore risponde dei danni derivanti dal trasporto eseguito dal vettore, anche per fatto colposo imputabile a quest'ultimo.



Cass., sez. III, 7 novembre 2024 n. 28727; pres. Scarano, rel. Condello; *Bisetto M.*
(avv.ti T. Iannuzzi e F. Pulsoni) c. *Engycalor Energia Calore s.r.l.* (avv. R. Perinetti).