

MASSIMARIO

ASSICURAZIONI

La ratio del vigente art. 802 c. nav. è quella di eliminare la necessità della previa autorizzazione alla partenza dell'aeromobile da parte dell'ENAC – in un'ottica di semplificazione degli adempimenti amministrativi in occasione dell'arrivo e della partenza degli aeromobili – preservando comunque, in capo all'Amministrazione, il potere di intervenire in una fase successiva vietando la partenza, al fine di garantire non soltanto la sicurezza della navigazione, ma anche il rispetto degli obblighi sanitari e doganali, nonché quelli relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe. Pertanto, il mancato soddisfacimento degli obblighi di pagamento di tasse, diritti e tariffe, se da un lato potrebbe essere sintomatico di una insolvenza generalizzata dell'esercente che possa far dubitare del rispetto delle norme di sicurezza della navigazione, dall'altro costituisce esso stesso oggetto di tutela, essendo il divieto di partenza altresì funzionale a garantire l'effettività al regime dei privilegi di cui all'art. 1023 c. nav.



T.A.R. Sicilia, sez. I, 18 febbraio 2025 n. 391; pres. Veneziano, est. Mulieri; S.A. (Avv. M. Giunta, S. Caruso, L. Mazza) c. ENAC (Avvocatura distrettuale dello Stato) e A. S.p.a. (Avv. E. Mormino).

DEMANIO

L'istituto del silenzio-assenso in relazione al subingresso in una concessione demaniale è incompatibile con l'art. 12 della direttiva 2006/123/CE (Bolkenstein). L'art. 46 cod. nav. richiede sempre il consenso del concedente per il subingresso nella concessione ed esclude quindi l'applicazione del procedimento semplificato di cui all'art. 20 della legge n. 241/1990.



Cons St., sez. VII, 25 gennaio 2024, n. 796; pres. Taormina, est. Zeuli; Sole e Luna s.r.l.s. (avv. A. Paolucci) c. Comune di Anzio (avv. D. Cere) e Fall. Ditta Marigliani P. (avv. C. Carbone), in *Dir. mar.* 2024, 865, con nota di M. GRIMALDI.

La natura demaniale di un cottage situato su arenile non può essere messa in discussione se le concessioni precedenti attestavano l'occupazione di un'area demaniale marittima.



Il provvedimento di sgombero basato sull'art. 49 del Codice della Navigazione è legittimo, qualora il titolo concessorio sia scaduto e non vi sia stato rinnovo.

T.A.R. Lazio, Roma, sez. V-ter, 12 novembre 2025 n. 20113; rel. Scianna; *Omissis* (avv. E. Provenzani, S. Zunarelli, V. Cellamare) c. *Roma Capitale* (avv. M. Scerpa).

Le concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative devono essere assegnate tramite procedure selettive che garantiscano adeguate garanzie di imparzialità, trasparenza e concorrenzialità. Le proroghe automatiche e il rinnovo senza gara sono vietati, nel rispetto dei principi sanciti dalla direttiva 2006/123/CE e dall'art. 49 del TFUE.

T.A.R. Lazio, Latina, sez. II, 29 ottobre 2025 n. 948; rel. Scalise; *L.L.B. ed altri*, (avv. E. Nesi) c. *Comune di Minturno* (avv. S. Fiorucci).

L'apposizione di un cancello su una stradina comunale che impedisce il libero accesso al mare comporta l'integrazione del reato di occupazione abusiva (art. 633 cod. pen.), non potendo i titolari di concessione rilasciata da un ente territoriale derogare ai principi stabiliti dalla normativa nazionale che garantisce il diritto di libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia.

Cass. pen., sez. II, 9 ottobre 2025, n. 34955; pres. Pellegrino, rel. Pardo.

Per qualificare una darsena come bene demaniale, è sufficiente la sua idoneità agli usi pubblici del mare, indipendentemente dal fatto che in atto sia utilizzata solo dai clienti di un privato concessionario. La destinazione agli usi pubblici del mare si estrinseca nella navigazione e nell'ormeggio dei natanti.

Cass., sez. II, 22 settembre 2025 n. 25853; pres. Mocci, rel. Mondini; *Marina del Cavallino s.r.l.* (avv.ti V. Cellamare, A. Giardini, S. Zunarelli) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*.

DIRITTO PROCESSUALE



La nomina di consulente tecnico d'ufficio a norma dell'art. 599 cod. nav. è obbligatoria solo quando vi siano questioni tecniche da risolvere; essa non è quindi necessaria quando la controversia non sia connotata da profili di oscurità di carattere tecnico, ma solo da diverse ricostruzioni dei fatti, che possano essere superate con l'istruttoria testimoniale.

C. app. Firenze 5 maggio 2022; pres. Covini, rel. Cecchi; A. (avv.ti G. Berlingieri, F. Cassola e G. Bottoni) c. B. (avv. A Unia), C. (avv. F.M. Gualeni), D., E., F.; in *Dir. mar.* 2024, 878.

GARANZIE



L'art. 437 cod. nav. è applicabile ai crediti per controstellie, ma non anche a quelli derivanti da detention della nave.

Trib. Napoli 22 dicembre 2023; G.U. Notaro; *UGSE Shipping Co. Ltd.* (avv. G.C. Porzio e A. Serino) c. *Sideralba* (avv. F. Cassola); in *Dir. mar.* 2024, 885.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI



L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a che un'autorità diversa dall'«autorità competente» designata ai sensi di tale disposizione sia incaricata di controllare se una persona giuridica di diritto privato e i suoi dipendenti, che forniscono attività di sicurezza all'interno di un aeroporto nazionale, rispettino gli obblighi che derivano da una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.

C. giust UE 10 luglio 2025; causa C-783/23; pres. Lycourgos, rel. Rodin; *Liège Airport Security SA* c. *État belge*.



La facoltà di delega di cui all'art. 13, commi 8 e 9, del Regolamento ENAC «Liberalizzazione dell'uso delle Aree di Atterraggio (Avio-Idro-Elisuperfici)», approvato con la deliberazione n. 12/2023 del Consiglio di Amministrazione dell'ENAC di cui alla seduta del 5 maggio 2023, non rappresenta una ipotesi di esternalizzazione stabile e irreversibile in favore dell'Aero Club d'Italia o di altri terzi qualificati, dell'attività di sorveglianza nello specifico settore delle aviosuperfici non aeroportuali comprese nelle definizioni dell'articolo 1 del Regolamento, ma consente solo di delegare un'attività di sorveglianza che assicuri che l'infrastruttura di volo non subisca modifiche rispetto alla configurazione iniziale che ne garantisce l'operatività in sicurezza. Pertanto, ai professionisti ENAC, investiti di particolari responsabilità in quanto chiamati a svolgere specifiche attività professionali specialistiche, anche in seguito dell'adozione del Regolamento, non risulta preclusa in radice la possibilità di accedere agli incarichi di cui all'articolo 83, comma 1, lett. b) e c), del CCNL 1998-2001, tenuto conto della liberalizzazione delle aviosuperfici – che, logicamente, sottende un incremento dei siti operativi sui quali l'Enac sarà tenuta ad esercitare i propri poteri di sorveglianza – e del fatto che la norma regolamentare risulta meramente attributiva di una facoltà e non di un obbligo di esercitare il potere di delega dell'attività di sorveglianza delle aviosuperfici in favore dell'AeCI ovvero di terzi qualificati.

T.A.R. Lazio, sez. III, 19 giugno 2025 n. 12094; pres. Stanizzi, est. Biffaro; *F.B. e altri* (avv. A. Zampone, E. Perrella, F. Colombaroni) c. *ENAC* (Avv. M. Di Giugno, R. Ciaro, E. Papi Rea, R. Brignonocolo) e *Aero Club d'Italia* (Avvocatura generale dello Stato).



Lo svolgimento dell'attività oggetto di concessione deve essere pienamente conforme alle previsioni del piano regolatore portuale per l'area interessata. Non è quindi legittima la concessione che consenta al concessionario di esercitare in misura prevalente un'attività [nella fattispecie: movimentazione di containers] diversa da quella [nella fattispecie: movimentazione di merci convenzionali] prevista dal piano regolatore portuale per l'area in questione.

Cons. St., sez. V, 15 ottobre 2024, n. 8263; pres. Ponte, est. Franconiero; *Terminal contenitori Porto di Genova s.p.a.* (avv. L. Cocchi, G. Taccogna e G. Corbyons) c. *Autorità di Sistema portuale del Mar ligure occidentale* (Avvocatura generale dello Stato) e *Spinelli s.p.a.* (avv. A. D'Angelo, G. Gerbi e G.C. Di Gioia); in *Dir. mar.* 2024, 876.



LAVORO NELLE IMPRESE

Al fine dell'esclusione dell'equipaggio della nave soccorritrice dal compenso occorre la

prova, da parte dell'armatore, della destinazione di tale nave al soccorso.

La quota di compenso spettante all'equipaggio della nave soccorritrice, se determinata con accordo aziendale, può derogare in melius alla disposizione di cui all'art. 496 cod. nav.

C. app. Genova, sez. lav., 3 maggio 2023, n. 69; pres. Melandri, est. Viarengo; *Rimorchiatori riuniti porto di Genova s.r.l.* (avv. V. M. Dona) c. *Diego La Mattina* (avv. C. Olcese, M. Bruno e F. La Mattina); in *Dir. mar.* 2024, 880.

Ai fini dell'esclusione del diritto dell'equipaggio ad una quota del compenso di salvataggio ai sensi dell'art. 496 c. nav., non è sufficiente che l'armatore dimostri che la nave sia occasionalmente utilizzata in tal senso, anche se all'occorrenza si provveda ad armarla ed equipaggiarla per tale utilizzazione ed è invece necessario che venga fornita la prova che la nave, pur eventualmente adibita ad un impiego promiscuo, abbia oggettivamente una specifica e permanente destinazione al tempestivo impiego per ogni tipo di soccorso, in relazione a natura e specie delle attrezzature, modalità di impiego e di montaggio, ubicazione e caratteristiche dei depositi, numero e qualificazione dei membri dell'equipaggio.

In caso di nave armata ed equipaggiata per prestare soccorso, le più onerose e rischiose prestazioni richieste all'equipaggio sono state già dedotte nel contratto di arruolamento e rientrano quindi nell'ambito contrattuale, soggetto al vincolo di subordinazione.


Trib. Savona 22 luglio 2024; G.U. Coccoli; Dodino e altri (avv.ti P. Manica e P. Mordiglia) c. *Carmelo Noli s.r.l.* (avv.ti A. Paroletti, C. Paroletti e E. Ardia); in *Dir. mar.* 2024, 887.

Qualora per la maggior parte della durata del contratto di arruolamento, l'imbarcazione si trovi per lavori presso un cantiere, il luogo in cui si trova detto cantiere può essere considerato, ai fini dell'art. 21 del Regolamento (UE) n. 1215/2012, il luogo in cui il marittimo presta abitualmente la sua attività.

Cour d'appel Aix-en-Provence 29 settembre 2023; pres. Silvan; *M.F. c. Ngoni Ltd.*; in *Dir. mar.* 2024, 905.




NOLEGGIO



Qualora la Sanction Clause in un charterparty preveda la garanzia da parte dell'armatore di non essere soggetto a sanzioni al momento della conclusione del contratto, non rilevano situazioni e rapporti antecedenti a tale momento.

Trib. Livorno 7 maggio 2024; G.U. Cecconi; *Extrabulk Ltd.* (avv.ti C. Longanesi e R. Ridolfi) c. *Rigel Maritime and Trading Inc.* (avv.ti A. Mordiglia, P. Mordiglia e L. Mordiglia); in *Dir. mar.* 2024, 886.


REATI



Come si desume dal tenore dell'art. 117 cod. pen., l'effetto estensivo del concorso criminoso, previsto da questa norma, si verifica solo quando rispetto ai vari concorrenti si ha un mutamento del titolo del reato, e ciò significa che nel fatto della persona che non possiede la qualità richiesta per il reato proprio, devono tuttavia ricorrere gli estremi di un reato, sia pure diverso. In tal caso le persone che concorrono con un soggetto qualificato alla commissione di un reato proprio ne rispondono anche se non hanno conoscenza della qualifica del soggetto predetto. L'art 1081 del codice della navigazione (che fa salva la norma dell'art. 117 cod. pen.) prevede, invece, l'altro caso di concorso, quello di persona estranea ad un reato proprio, quando il fatto materiale di per sé non costituisce reato per l'estraneo concorrente; e lo risolve stabilendo la responsabilità penale dello estraneo, a condizione che questi sia a conoscenza della qualità del soggetto essenziale del reato proprio. Pertanto, nel caso di concorso dell'extraneus nel reato proprio del comandante e, in applicazione delle coordinate ermeneutiche di cui sopra alla luce della previsione derogatoria di cui all'art. 1081, cod. nav., è senz'altro possibile estendere la responsabilità penale per il delitto, proprio del comandante della nave, di cui all'art. 1158 c. nav., ai membri dell'equipaggio, proprio in forza della clausola di estensione della responsabilità di cui all'art. 1081 c. nav.

Cass. pen., sez. III, 24 febbraio 2025, n. 7383; pres. Ramacci, rel., Scarcella; A. A., B. B., C. C., D. D. e E. E. (avv. Paladino e Vita).

RIMORCHIO



Il 3° comma dell'art. 104 c. nav. rende l'armatore del rimorchiatore (quando la direzione della manovra sia affidata al comandante della nave rimorchiata) responsabile per danni

a terzi derivanti dalla mancata o cattiva esecuzione degli ordini impartiti dal comandante della nave. Qualora il sinistro sia stato causato dal non essere il cavo di rimorchio rimasto in bando, come ordinato dal comandante della nave rimorchiata, a causa di un movimento del rimorchiatore, la prova liberatoria non può essere fornita allegando di non aver ricevuto uno specifico ordine di non muoversi.

C. app. Firenze 5 maggio 2022; pres. Covini, rel. Cecchi; A. (avv.ti G. Berlingieri, F. Cassola e G. Bottoni) c. B. (avv. A. Unia), C. (avv. F.M. Gualeni), D., E., F.; in *Dir. mar.* 2024, 878.

SERVIZI DI TRASPORTO



I requisiti minimi delle unità navali da impiegarsi in esecuzione di una convenzione di servizio pubblico costituiscono un elemento essenziale dell'oggetto dell'accordo tra le parti che, qualora ripetutamente non rispettato, incide inevitabilmente sullo stesso equilibrio contrattuale.

Cons. St., sez. V, 28 ottobre 2024 n. 8585; pres. De Nictolis, est. Rovelli; *Compagnia italiana della navigazione s.p.a.* (avv. B. Carnevale, S. Sticchi Damiani, S. Bufardeci) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (Avvocatura Generale dello Stato); in *Dir. mar.* 2024, 877.

SOCCORSO E RICUPERO



Le operazioni intraprese dal Maritime rescue coordination centre in seguito a una richiesta di soccorso da parte di una imbarcazione in acque extraterritoriali non sono sufficienti a stabilire un jurisdictional link tra lo Stato del predetto Maritime rescue coordination centre e la nave accorsa per soccorrere quella in pericolo.

Corte europea dei diritti dell'Uomo 12 giugno 2025; appl. n. 21660/18; pres. Jelic, rel. Kucs; S. S. e altri (avv. Cecchini e Leo) c. Stato Italiano (avv. dello Stato D'Ascia); *supra*, con nota di C. TINCANI.



Non è fondata la questione della legittimità dell'art. 1, comma 2-sexies, primo periodo, d.l. 21 ottobre 2020, n. 130, con riferimento gli art. 10 e 117 Cost., essendo la norma su-

scettibile di interpretazione conforme ai parametri costituzionali, in considerazione del dato testuale e delle implicazioni sistematiche della disciplina vigente. Il diritto internazionale, infatti, attribuisce al governo responsabile della zona SAR in cui i naufraghi sono stati recuperati il coordinamento delle operazioni e l'indicazione di un porto sicuro di sbarco. Le relative indicazioni potranno tuttavia considerarsi non vincolanti per il comandante dell'unità soccorritrice, e la loro inosservanza non potrà essere sanzionata, quando potenzialmente idonee a mettere a repentaglio la salvaguardia della vita umana. Spetta al giudice valutare ogni singola vicenda.

C. cost. 21 maggio 2025; pres. Amoroso, red. Pitruzzella; *Società Hoyland Offshore AS e SOS Méditerranée France* (avv. D. Belluccio e F. Cancellaro) c. *Presidente del Consiglio dei Ministri* (Avvocatura generale dello Stato); *supra*, con nota di L. ANCIS.

Al fine di determinare se un contratto sia stato concluso occorre tenere presente l'intero corso delle trattative. Anche se è possibile che le parti intendano concludere un accordo vincolante pur rinviando alcune questioni ad un successivo documento, questo deve risultare da un oggettivo apprezzamento delle dichiarazioni e della condotta e l'onere della prova grava su chi afferma la conclusione del contratto. In un contesto di salvataggio, il consenso alla mobilitazione o l'effettiva mobilitazione non sono di per sé prova della conclusione di un contratto; a parità di altri fattori ciò può essere spiegato con la speranza di concludere un contratto e di lasciare ai criteri legali la determinazione del compenso se il contratto non viene concluso.

L'accordo sui soli criteri di determinazione del compenso deve essere inteso non come un contratto vincolante ma come indice di una trattativa ancora in corso per un contratto dettagliato che sarà vincolante.

UK Court of appeal (Civil Division) 19 marzo 2024; Lady Justice King, Lord Justice Males e Lady Popplewell; *Smit Salvage B.V., Baggermaatschppij Boskalis B.V., Ocean Marine Egypt S.A.E. e Augustea Ship Management s.r.l.* c. *Luster Maritime S.A. e Higaki Sangyo Kaisha Ltd.*; in *Dir. mar.* 2024, 909.

TRASPORTO DI COSE

La data certa di cui all'art. 6 del d.lgs n. 286/2005 non è requisito di validità del contratto.

Cass, sez. III, 19 febbraio 2024 n. 4410; pres. e rel. Scarano; *F. s.r.l. c. Barth Italiana s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2024, 860, con nota di S. FADDA.





Il destinatario della merce, a partire dal momento della richiesta di riconsegna o dal ricevimento della merce stessa, subentra ipso iure al mittente non solo nei diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore, ma anche negli obblighi, compreso il pagamento del corrispettivo del trasporto. Tale obbligo sussiste indipendentemente dalla clausola di porto assegnato e rappresenta una condicio iuris dell'esercizio dei diritti derivanti dal contratto di trasporto.

Cass., sez. III, 16 settembre 2025, n. 25270; pres. Travaglino, rel. Simone; *Autotrasporti A.A. s.r.l.* (avv. M. Tortora, D. Forlano) c. *Xpo Supply Chain Consumer Goods Italy s.p.a.* (avv. O. Musco).



L'art. 32 della Convenzione CMR va interpretato nel senso che il termine annuale in essa previsto per la proposizione della domanda risarcitoria ha natura prescrizione e non decadenziale. Ne consegue che, dal coordinamento tra il secondo ed il terzo comma del ricordato art. 32, si desume che il reclamo scritto per la perdita o avaria della merce (ovvero per il ritardo nella consegna) ha l'effetto di sospendere la prescrizione del diritto al risarcimento del danno, onde il vettore che non intenda accettare il reclamo ha l'onere di respingerlo per iscritto affinché il termine residuo di prescrizione ricominci a decorrere, mentre i reclami successivi non comportano un analogo onere, potendo il vettore medesimo anche non rispondere, senza che a ciò consegua l'effetto di una nuova sospensione del termine prescrizione (pur non restando escluso che un reclamo successivo, o comunque una richiesta risarcitoria indirizzata al vettore dopo il primo reclamo, possano presentare i requisiti di un atto di messa in mora in base alla legge interna del giudice adito, producendo, conseguentemente, l'effetto di interrompere la prescrizione.

Cass., sez. III, 17 settembre 2025, n. 25502; pres. Travaglino, rel. Ambrosi; *SIAT – Società italiana di assicurazioni e riassicurazioni S.p.a.* (avv. G. Soave) c. *Generali Italia S.p.a.* (avv. M. Maggi).



Il regime dell'art. 1510 c. civ. è derogabile, ponendo a carico del mittente il corrispettivo del trasporto, e tale deroga può essere desunta da clausole del contratto di trasporto che stabiliscano particolari modalità di fatturazione e di pagamento.

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.

C. app. Bologna 13 settembre 2024; pres. Iovino, rel. Esposito; *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora) c. *Number 1 Logistics Group s.p.a.* (avv.ti M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e G. Fini) e *Ingross Levante s.p.a.* (avv. F. Logreco); in *Dir. mar.* 2024, 881.

Il termine estintivo di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby si applica alle pretese risarcitorie conseguenti all'erronea riconsegna delle merci anche qualora quest'ultima avvenga successivamente alla scaricazione.

U. K. Supreme Court 13 novembre 2024; Lord Sales, Lord Hamblen, Lord Leggatt, Lord Richards; *Fimbank Plc* c. *Kch Shipping Co Limited*; *supra*, con nota di G. MILILLO.

Il compenso di salvataggio e le spese di prosecuzione del carico rimasto integro a seguito di un sinistro, costituiscono un danneggiamento economico del carico equivalente, ai fini dell'art. IV.5.a) delle Hague-Visby Rules, al danneggiamento fisico; pertanto, in relazione a tali voci di danno, il limite di risarcimento deve essere calcolato con riferimento alla quantità di carico rimasto integro, al quale esse si riferiscono.

King's Bench Division, Commercial Court 13, gennaio 2023; Sir Nigel Teare; *Trafigura Pte. Ltd.* c. *Tkk Shipping PTE. Ltd.*; in *Dir. mar.* 2024, 918.

TRASPORTO DI PERSONE

L'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata per conto di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, della medesima, deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

C. giust UE 16 ottobre 2025; causa C-218/24; pres. Schalin, rel. Gavalec; *Felicísima* c. *Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal*; *supra*, con nota di F. PRADA.



L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circostanze eccezionali», di cui a tale disposizione, ricomprende l'impatto di un fulmine su un aeromobile con il quale avrebbe dovuto essere effettuato un volo, da cui siano conseguite ispezioni obbligatorie di sicurezza dell'aeromobile che hanno condotto alla sua reimmissione in servizio tardiva.

C. giust UE 16 ottobre 2025; causa C-399/24; pres. Lycourgos, rel. Rodin; *Airhelp Germany GmbH c. Austrian Airlines AG.*




L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, devono essere interpretati nel senso che in caso di posticipazione degli orari di partenza e di arrivo di un volo, previamente annunciata da un vettore aereo e accompagnata dall'emissione di una nuova conferma di prenotazione ai passeggeri interessati, la durata del ritardo subito da questi ultimi al loro arrivo deve essere determinata prendendo in considerazione l'orario di arrivo inizialmente previsto.

C. giust UE 30 ottobre 2025; causa C-558/24; pres. Spineanu-Matei, rel. Piçarra; *Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik AS c. Myflyright GmbH.*




Ai sensi della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 in materia di trasporto aereo internazionale, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge n.12 del 2004, ove il vettore aereo internazionale si renda responsabile di un ritardo, al passeggero spetta, entro i limiti di cui all'art. 22, il risarcimento del danno non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale, da risarcire, ove trovi applicazione il diritto interno, ai sensi dell'art. 2059 cod. civ., quale conseguenza seria della lesione grave di diritti inviolabili della persona, costituzionalmente tutelati.

Cass. Civ., sez. III, 31 dicembre 2024, n. 35314; pres. Scarano, rel. Gorgoni; *Kuwait Airways Co. (Avv. E. Scialoja e M. Giordano) c. A.T. (Avv. P. D. Ruotolo).*



In base alla Convenzione di Montreal e alla normativa italiana, il vettore aereo è tenuto al risarcimento dei danni patrimoniali causati dalla perdita, distruzione o deterioramento del bagaglio, fino a un determinato limite di valore, salvo che non dimostri che l'importo eccede l'interesse reale del mittente alla consegna del bagaglio a destinazione. La prova dell'inadempimento dell'obbligo di custodia da parte del vettore è sufficiente per ottenere il riconoscimento del danno entro il limite fissato dalla Convenzione.


Cass., sez. III, 29 ottobre 2025, n. 28672; pres. Scarano, rel. Gorgoni; A.A. (avv. G. Ferraro) c. *Ryanair DAC* (avv.ti G. Bisazza, M. Castioni, V. Consonni).



A seguito della Brexit ed in base alla disciplina transitoria adottata al riguardo dal Regno Unito, una domanda di compensazione pecuniaria relativa alla cancellazione di un volo verificatasi prima del «completion day» resta regolata dal Regolamento (CE) n. 261/2004 come in vigore all'epoca dei fatti, anche se il giudizio si protraggia dopo tale «completion day» e in tale giudizio il giudice inglese è vincolato dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia anteriore al suddetto «completion day».

Il concetto di «circostanze eccezionali» di cui all'art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato in modo restrittivo e le circostanze in questione devono essere estranee alla normale operatività del vettore aereo. Non costituisce pertanto circostanza eccezionale il malessere del pilota sopravvenuto poco prima della partenza.

UK Sup. Court 10 luglio 2024; Lord Lloyd-Jones, Lord Sales, Lord Burrows, Lady Rose, Lady Simler; *Lipton c. BA Cityflyer*; in *Dir. mar.* 2024, 906.



Qualora un mandatario con rappresentanza assuma l'incarico di eseguire un contratto di trasporto di persone, egli risponde dei danni derivanti dall'inadempimento dell'obbligazione, anche se utilizza l'opera di terzi ausiliari per l'esecuzione del contratto, in forza del principio della responsabilità ex art. 1228 c.c., che sancisce la responsabilità del debitore per fatto degli ausiliari.

Cass., sez. III, 30 ottobre 2025, n. 28737; pres. Scarano, rel. Gorgoni; A.A. (avv. E. Portelli) c. *C.C. Group s.p.a.* (avv. E. Ardia).

TRIBUTI E DOGANA



La definizione, nell'art. 37.6.b) del d.l. n. 201/2011 (come modificato dal d.l. n. 109/2018) dei soggetti tenuti al pagamento del contributo ART, è sufficientemente precisa e quindi rispettosa dei precetti costituzionali. L'attività di agenzia marittima e raccomandazione può essere ricompresa nella nozione di «operazioni e servizi portuali», trattandosi di nozione non coincidente con quella di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994 ed invece ampia ed idonea ad abbracciare anche attività ausiliarie e strumentali a quelle dei vettori.

Cons. St., sez. V, 12 luglio 2024 n. 6244; pres. Tarantino, est. Gallone; CMA CGM Italy s.r.l. (avv. L. De Vecchi, C. Solari e D. Magnolia) c. Autorità di Regolazione dei Trasporti (Avvocatura Generale dello Stato), R.F.I. s.p.a.; in *Dir. mar.* 2024, 873.



I terminalisti rientrano nella definizione, riportata nell'art. 37.6.b) del d.l. n. 201/2011 dei soggetti tenuti al pagamento del contributo ART, tenuto conto, da un lato, del fatto che si tratta di «operatori economici operanti nel settore del trasporto» e, dall'altro della competenza dell'ART ad intervenire nel settore portuale, specificamente per quanto riguarda l'accesso alle infrastrutture.

È legittimo un meccanismo di contribuzione alle spese di funzionamento di un'autorità di regolazione che abbia natura di imposta generale, non connessa al rendimento di un servizio specifico, purché vengano rispettati i principi di proporzionalità e non discriminazione.

Una contribuzione alle spese di funzionamento di un'autorità di regolazione nella misura dello 0.6 per mille del fatturato non condiziona l'esercizio dell'attività di trasporto né ostacola l'accesso alle infrastrutture e, essendo imposto indistintamente a tutte le imprese, non provoca distorsione della concorrenza.

Cons. St., sez. V, 12 luglio 2024, n. 6253; pres. Simonetti, est. Caputo; Assiterminal e altri (avv. C. Malinconico e M. Maresca) c. Presidenza del Consiglio dei Ministri e Autorità di Regolazione dei Trasporti (Avvocatura Generale dello Stato) e R.F.I. s.p.a.; in *Dir. mar.* 2024, 874.



Gli operatori che svolgono attività di movimentazione di materiale rotabile nella connessione tra infrastrutture portuali e ferroviarie rientrano nella definizione, nell'art. 37.6.b) del D.L. n. 201/2011 (come modificato dal d.l. n. 109/2018) dei soggetti tenuti al pagamento del contributo ART, anche quando non siano titolari di una concessione demaniale.

Cons. St., sez. V, 15 luglio n. 6324; pres. Simonetti, est. Vitale; *Autorità di Regolazione dei Trasporti* (Avvocatura Generale dello Stato) c. *Contrepair s.r.l.* (avv. F. Munari e A. Blasi); in *Dir. mar.* 2024, 875.