

MASSIMARIO

ASSICURAZIONI

In tema di intervento del Fondo di garanzia per le vittime della strada, ex art. 283, comma 1, lett. a), del d.lgs. n. 209 del 2005, al fine di garantire il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli soggetti ad obbligo assicurativo nei casi di sinistro cagionato da veicolo non identificato, spetta comunque al danneggiato, per regola generale, l'onere di provare il fatto generatore del danno e, cioè, dimostrare le modalità del sinistro stesso e la sua attribuibilità alla condotta dolosa o colposa, esclusiva o concorrente, del conducente dell'altro mezzo e, inoltre, che tale veicolo è rimasto sconosciuto. A quest'ultimo fine è sufficiente dimostrare che, dopo la denuncia dell'incidente alle competenti autorità di polizia, le indagini compiute o quelle disposte dall'autorità giudiziaria, per l'identificazione del veicolo o natante investitore, abbiano avuto esito negativo, senza che possa addebitarsi al danneggiato l'onere di ulteriori indagini articolate o complesse, purché egli abbia tenuto una condotta diligente mediante formale denuncia dei fatti ed esaustiva esposizione degli stessi.



Cass., sez. III, 15 febbraio 2024 n. 4213; pres. Frasca, rel. Saija; Sagara R. D. (avv. L. G. Boselli) c. Allianz s.p.a. (avv. M. Clemente).

Nelle consuetudini invalse nel commercio internazionale, l'emissione di una «cover note», relativa ad una copertura assicurativa, attraverso la corrispondenza elettronica intercorsa tra le parti rappresenta, pur in mancanza della successiva stipulazione in termini formali di un unico documento contrattuale, l'attestazione concreta, nella forma richiesta dal Regolamento (UE) n. 1215/2012, dell'accordo delle parti.



Spetta alla parte che intenda contestare la clausola attributiva di giurisdizione contenuta in una cover note assicurativa, ad essa indirizzata e ricevuta senza contestazioni, fornire la prova di una diversa volontà contrattuale, non potendo invocare un proprio dissenso al riguardo, vieppiù quando le condizioni della cover note siano coerenti agli usi negoziali rispettati nelle relazioni intercorse tra le parti ed essa abbia fondato la domanda proprio sulla stessa «cover note».

Il broker assicurativo svolge – accanto all'attività di mediatore – un'attività di collaborazione intellettuale con l'assicurando nella fase che precede la messa in contatto con l'assicuratore, durante la quale non è equidistante dalle parti, ma agisce per iniziativa dell'assicurato e come consulente dello stesso. Tale attività di collaborazione non investe solo la fase

genetica del rapporto, ma consiste anche nell'assistenza durante l'esecuzione e la gestione del contratto.

Le clausole della «cover note», ed in particolare quella attributiva di giurisdizione, prevalgono, in quanto speciali, su quelle della polizza in essa richiamata.

Cass., Sez. VI, 15 aprile 2021 n. 9863; pres. Scrima, rel. Dell'Utri; *Pelagic Fisheries Corp. c. Siat Società Italiana assicuraz. e riass. e altri;* in *Dir. mar.* 2023, 328, con nota di F. SARTORI.

L'assicurazione per la responsabilità civile relativa alla navigazione provvisoria dei natanti ha ad oggetto i rischi derivanti dall'attività di navigazione temporanea prevista dall'art. 31, comma 1, c. nav. da diporto; pur richiedendo un'autorizzazione amministrativa, la navigazione temporanea avviene sotto la responsabilità del cantiere nautico o dell'azienda assicurata. Pertanto, va disattesa la tesi secondo la quale la scadenza della menzionata autorizzazione farebbe venir meno il rischio assicurato e determinerebbe la radicale nullità del contratto di assicurazione, opponibile anche ai terzi danneggiati. Di contro, la scadenza dell'autorizzazione può certamente determinare l'inefficacia della copertura assicurativa tra le parti del contratto, in base alle clausole di polizza, in quanto ciò sia previsto in conseguenza della violazione, da parte dell'assicurato, delle prescrizioni amministrative che regolano la navigazione temporanea; l'eventuale inefficacia della copertura assicurativa per scadenza dell'autorizzazione amministrativa necessaria per la navigazione temporanea non è comunque opponibile ai terzi danneggiati che esercitano l'azione diretta nei confronti della compagnia, stante il combinato disposto degli art. 123 e 144 del codice delle assicurazioni.

Cass., sez. III, 28 dicembre 2023 n. 36357; pres. De Stefano, rel. Tatangelo, p.m. Fresa; *R.M.F. (avv. G. Pizzigoni G. S. Richter) c. F.M. (avv. M. Zanni), Cantieri Nautici Basso Sebino s.r.l. (avv. G. Vezzoli, E. Piromalli, P.P. Arcangeli, E. Cesari e Carnevali), Società Cattolica di Assicurazione s.p.a. (avv. F. Malatesta), Allianz Viva s.p.a. (avv. M. Romagnoli e G. Esposito) nonché c. Seahorse International s.r.l. in liquidazione.*

AUSILIARI DEL TRASPORTO

Il broker assicurativo svolge – accanto all'attività di mediatore – un'attività di collaborazione intellettuale con l'assicurato nella fase che precede la messa in contatto con l'assicuratore, durante la quale non è equidistante dalle parti, ma agisce per iniziativa dell'assicurato e come consulente dello stesso. Tale attività di collaborazione non investe solo la fase



genetica del rapporto, ma consiste anche nell'assistenza durante l'esecuzione e la gestione del contratto.

Cass., Sez. VI, 15 aprile 2021 n. 9863; pres. Scrima, rel. Dell'Utri; *Pelagic Fisheries Corp. c. Siat Società Italiana assicuraz. e riass. e altri*; in *Dir. mar.* 2023, 328, con nota di F. SARTORI.

A seguito della modifica dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 (convertito in legge n. 214/2011), introdotta con d.l. n. 109/2018 (convertito in legge n. 109/2018), i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti non più solo «dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati» ma «dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge». In tale più ampia definizione rientrano gli agenti raccomandatari.



TAR Piemonte 15 aprile 2021; pres. Tistori, est. Catianeo; *Hapag Lloyd Italy La Spezia s.r.l.* (avv.ti F. Munari, A. Blasi e A. Bergamino) c. *Autorità di regolazione dei trasporti* (Avvocatura dello Stato), in *Dir. mar.* 2023, 357.

CONTROLLO DEL TRAFFICO

Le Rules 15 e 16 delle COLREG in tema di crossing vessels, impongono alla nave che non ha diritto di precedenza di evitare di incrociare la rotta della nave con diritto di precedenza e di prendere early and substantial action per lasciare libera la rotta della nave con diritto di precedenza.



In una situazione di crossing vessels l'uso di comunicazioni via VHF tra le due navi può essere utile alla nave che non ha diritto di precedenza per comunicare all'altra nave le iniziative che intende assumere per lasciare libero il passo, ma solo in circostanze del tutto eccezionali la good seamanship può giustificare che, anziché adeguarsi alla regola che impone di lasciare il passo, la nave che non ha diritto di precedenza usi le comunicazioni via VHF per cercare di concordare una diversa manovra.

In una ipotetica situazione di reciprocal courses, la Rule 14 delle COLREG deve essere interpretata nel senso che le circostanze ivi previste devono ricorrere per entrambe le navi.

Le Rules 15 e 16 delle COLREG in tema di crossing vessels sono di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione e devono, quindi, essere rispettate con il massimo rigore.

FMG Hong Kong Shipping Ltd. c. The Owners of the MSA Apollo; **King's Bench Division – Commercial Court 17 febbraio 2023**; Sir Nigel Thare; in *Dir. mar.* 2023, 375.

DEMANIO



Qualora venga in discussione l'appartenenza di un determinato bene, nella sua attuale consistenza, al demanio naturale, il giudice ha il potere-dovere di controllare i caratteri obiettivi con i quali il bene discusso si presenta al momento della decisione giudiziale, al fine di accertare se i predetti caratteri siano o meno aderenti allo schema legislativamente previsto per il demanio naturale. A fronte del potere-dovere del giudice ordinario di controllare i caratteri obiettivi con i quali il bene controverso si presenta al momento della decisione giudiziale ai fini del riscontro della sua appartenenza (o meno) al demanio marittimo, non occorre l'adozione da parte dell'autorità competente di un formale provvedimento avente efficacia costitutiva.

Cass., sez. I, 22 novembre 2023 n. 32468; pres. Bisogni, rel. Abete; Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia del Demanio c. S.I.T.L.A. s.r.l. c. Villa al Mare s.n.c. di Ballarino Renzo & C. (avv. A. Forza), Cristina s.a.s. di Donadon Dino e C. (avv. A. Forza), Village Camping Joker di Vedovato Mario & C. s.a.s. (avv. F. Tagliapietra), Residence Gestioni Turistiche s.r.l. (avv. M. Sanino, G. Orsoni e L.M. Benvenuti).

DIRITTO PROCESSUALE



In base all'art. 31.2 del Regolamento (UE) n. 1215/2012, spetta al giudice designato in una clausola attributiva di giurisdizione la decisione definitiva sulla validità di tale clausola, mentre il diverso giudice adito da una delle parti è chiamato unicamente a una provvisoria ed interinale statuizione sulla necessità di sospendere o meno il procedimento, sul presupposto della sola riconoscibilità, prima facie ed ai soli fini della sospensione, di un titolo negoziale idoneo a giustificare l'indicazione convenzionale di una determinata autorità giudiziale quale titolare in via esclusiva della giurisdizione sul rapporto controverso.

Nelle consuetudini invalse nel commercio internazionale, l'emissione di una cover note, relativa ad una copertura assicurativa, attraverso la corrispondenza elettronica intercorsa tra le parti rappresenta, pur in mancanza della successiva stipulazione in termini formali di un unico documento contrattuale, l'attestazione concreta, nella forma richiesta dal Regolamento (UE) n. 1215/2012, dell'accordo delle parti.

Spetta alla parte che intenda contestare la clausola attributiva di giurisdizione contenu-

ta in una cover note assicurativa, ad essa indirizzata e ricevuta senza contestazioni, fornire la prova di una diversa volontà contrattuale, non potendo invocare un proprio dissenso al riguardo, vieppiù quando le condizioni della cover note siano coerenti agli usi negoziali rispettati nelle relazioni intercorse tra le parti ed essa abbia fondato la domanda proprio sulla stessa cover note.

Le clausole della cover note, ed in particolare quella attributiva di giurisdizione, prevalgono, in quanto speciali, su quelle della polizza in essa richiamata.

Per effetto dell'art. 67.1 dell'accordo relativo al recesso del Regno Unito dall'Unione Europea, il Regolamento (UE) n. 1215/2012 resta in vigore nei rapporti con il Regno Unito in relazione a tutti i procedimenti avviati fino alla fine del periodo transitorio che termina il 31 dicembre 2020.

Cass., Sez. VI, 15 aprile 2021 n. 9863; pres. Scrima, rel. Dell'Utri; *Pelagic Fisheries Corp. c. Siat Società Italiana assicuraz. e riass. e altri*; in *Dir. mar.* 2023, 328, con nota di F. SARTORI.

Qualora il credito per il quale si chiede il sequestro conservativo tragga origine da servizi ordinati da una società e resi a favore di una nave utilizzata nell'ambito di un progetto gestito da detta società, ma di proprietà di un'altra società, facente parte dello stesso gruppo imprenditoriale, si può presumere che la prima società agisse quale mandataria della seconda.

È ammissibile il sequestro di una nave, qualora la società che ha ordinato i servizi ai quali si riferisce il credito per il quale viene chiesto il sequestro di tale nave e la società proprietaria della nave siano entrambe controllate al 100% dalla stessa società capo-gruppo.

Kreuz Subsea Pte. Ltd. c. Sapura Dana Spv Pte; **High Court of Bombay 24 gennaio 2023;** Judge Amadar; in *Dir. mar.* 2023, 378.

FONTI NORMATIVE

L'art. 1, comma 2, c. nav. costituisce legislazione di carattere speciale e, nel prevedere che, se il caso non è regolato dalla disposizione del diritto della navigazione, debbano applicarsi per analogia le altre disposizioni del diritto della navigazione e, ove non ve ne siano di applicabili, il diritto civile, da intendersi come il complesso delle norme e dei principi di diritto che costituiscono la normativa generale nella quale si inquadra la disciplina particolare del diritto della navigazione, esclude l'applicabilità in via analogica alla materia della navigazione della disciplina della circolazione stradale, che costituisce una normativa a sua



volta di carattere speciale.

Cass., sez. II, 21 giugno 2022 n. 19928; pres. Manna, rel. Bertuzzi, p.m. Fresa; *Comune di Venezia* (avv. N. Paoletti e A. Iannotta) c. *D.D.* (avv. M. Damadei e J. Molina); *supra*, con nota di E. LENZONI MILLI.

Non contrasta con la Costituzione francese la norma che pone a carico del vettore marittimo o aereo l'obbligo di riportare al luogo di inizio del viaggio gli stranieri non appartenenti ad uno Stato membro ai quali sia negato l'ingresso nel territorio francese.

Conseil constitutionnel, 15 ottobre 2021 n. 940; pres. Fabius; *Air France*; in *Dir. mar.* 2023, 365.

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

Le norme in tema di urto di navi (art. L. 5131-1 e L. 5131-3 del Code des Transports francese) sono applicabili anche all'urto tra imbarcazioni all'ormeggio.

Cass. fr., chambre commercial, 14 dicembre 2022 n. 21-16.785; pres. Vigneau; *GMF Assurances c. M.*; in *Dir. mar.* 2023, 367.

INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO

Il soggetto affidatario del servizio di assistenza ai passeggeri in un porto è legittimato ad impugnare i provvedimenti che ampliano la possibilità di scalo di navi passeggeri in un porto limitrofo, in ragione dello sviamento di clientela che ne può derivare.

Gli accordi tra amministrazioni (nella fattispecie Marina militare ad Autorità Portuale), ancorché denominati «permuta», non devono necessariamente corrispondere alle tipologie previste nel codice civile, ma sono regolati dalla Legge n. 241/1990, il cui art. 15 prevede che «anche al di fuori delle ipotesi previste dall'art. 14, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune».

Cons. St., sez. V, 6 marzo 2023 n. 2298; pres. Franconiero, est. Sabato; *Porto Livorno*



2000 s.r.l. (avv. P. Bassano) c. Ministero della difesa, Autorità portuale di La Spezia (avv.ti L. Cocchi, G. Pafundi e G. Taccogna), Autorità portuale di Livorno (Avvocatura generale dello Stato) e C.C.I.A.A. di Livorno; in *Dir. mar.* 2023, 352.

La nozione di «impianti di difficile rimozione» non comprende solo le strutture assimilabili ai fabbricati, ma tutti gli impianti, manufatti, opere aventi struttura stabile, in muratura di cemento armato, in sistema misto, realizzato con elementi di prefabbricazione di notevole peso, la cui rimozione comporti necessariamente la distruzione parziale o totale del manufatto, che non ne consente la recuperabilità; in detta nozione rientrano, quindi le gru di banchina.



TAR Sardegna 17 gennaio 2023; pres. Aru, est. Marongiu; *CICT Porto Industriale di Cagliari s.p.a.* (avv.ti M. Vignolo e M. Massa) c. *Autorità di sistema portuale della Sardegna* (Avvocatura distrettuale dello Stato); in *Dir. mar.* 2023, 358.

La responsabilità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria si limita ai danni causati alla sostanza stessa del bene danneggiato e non si estende ai danni derivanti dall'indisponibilità di tale bene.



Gli articoli 4 e 19, paragrafo 1, dell'Appendice E della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999, devono essere interpretati nel senso che le parti del contratto possono estendere la loro responsabilità mediante un rinvio generale al diritto nazionale, in forza del quale la portata della responsabilità del gestore dell'infrastruttura è più ampia, ma subordinata alla sussistenza di una colpa.

C. giust. UE 14 luglio 2022, C-500/22; pres. e rel. E Regan; *Öbb-Infrastruktur Aktiengesellschaft* c. *Lokomotion Gesellschaft für Shienentraktion Mbh*; in *Dir. mar.* 2023, 322, con nota di F. VISMARA.

LAVORO NELLE IMPRESE

Non è fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 937, comma 1, c. nav., sollevata in riferimento all'art. 3 comma 1 Cost. secondo la quale i diritti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello



sbarco nel luogo di assunzione, successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto, poiché la specialità del lavoro nautico, sia marittimo che aereo, giustifica il particolare regime di disciplina vigente nel settore.

Corte cost. 13 luglio 2023 n. 143; pres. Sciarra, rel. Prosperetti; *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.* (avv. R. De Luca Tamajo e F. Bartolotta) c. *S.B. e altri* (avv. B. Starna e S. Di Giacomo) e *Presidente del Consiglio dei ministri* (avv. Stato G. De Bellis); *supra*, con nota di I. ALVINO e F. CORBO.

NOLEGGIO



Qualora una clausola in un time charterparty escluda la possibilità di qualsiasi deduzione dal nolo (per off hire o altro titolo), la rata di nolo deve essere pagata alla scadenza anche se in quel momento la nave si trova off hire.

Fastfreight Pte. Ltd. c. Bulk Trident Shipping Ltd.; **King's Bench Division – Commercial Court 24 gennaio 2023**; Mr. Justice Henshaw; in *Dir. mar.* 2023, 373.

È giustificato il rifiuto del comandante della nave di ormeggiare al terminal di scarica quando, per l'assenza di margini di sicurezza nei calcoli, non sia garantito un pescaggio sufficiente.

CM P-MAX III Ltd. c. Petroleos del Norte s.a.; **Queen's Bench Division – Commerciale Court 12 agosto 2022**; Judge Bird; in *Dir. mar.* 2023, 371.

PILOTAGGIO - IMPRESE DI NAVIGAZIONE



In materia di tariffe di pilotaggio, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha il potere sia di stabilire i criteri uniformi su tutto il territorio nazionale, sia di fornire le direttive necessarie per procedere, porto per porto, alla determinazione delle tariffe, ma anche all'aggiornamento di quelle in vigore. Di conseguenza, quando si interpretano i decreti di determinazione emanati dall'autorità locale sulla base di istruzioni e criteri provenienti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, non può dubitarsi che detti provvedimenti, aventi natura regolamentare, debbano essere interpretati alla luce di note esplicative fornite dallo

stesso organo centrale, poiché non si controverte di una previsione pattizia che scaturisce dalla libertà negoziale dei contraenti. Deve pertanto essere valorizzata l'interpretazione della tariffa fornita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, a proposito dell'art. 7 del decreto tariffario del servizio di pilotaggio nel porto di Venezia, ha sottolineato che il concetto di «compagnia di navigazione», contenuto nel decreto tariffario, 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». Attribuendo, dunque, all'art. 7 del decreto tariffario una portata più ampia, 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». Quindi, l'interpretazione della tariffa non può 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. Corbyns).

L'art. 16.3 della Legge n. 84/1994 prevede l'autoproduzione solo per le operazioni portuali di cui al comma 1, e non invece per il servizio di pilotaggio, per il quale essa non può essere concessa in quanto equivalente di fatto ad una esenzione, mentre la prestazione del servizio da parte di soggetti diversi dal destinatario fa fronte alle esigenze di sicurezza della navigazione. Tali esigenze costituiscono giusta causa dell'affievolimento del diritto del privato all'autoproduzione e giustificano altresì restrizioni al principio di concorrenza.

Anche in presenza di comandanti esperti, il servizio di pilotaggio non può dirsi privo di causa, dal momento che detti comandanti non potrebbero avere quella visione d'insieme del traffico portuale necessaria a gestire le operazioni in totale sicurezza.

Le prestazioni dei piloti vanno inquadrate nella categoria delle obbligazioni di mezzi.

Trib. Messina 6 luglio 2022; giudice D'Angelo; *Cartour s.r.l.* (avv.ti F. Cintioli, F. Puzzello

e C. Briguglio) c. *Corporazione dei piloti dello stretto di Messina* (avv.ti F. Munari, M. Rosini e M. Loiacono); in *Dir. mar.* 2023, 354, con nota di S. BRANCATI.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE



La violazione amministrativa prevista dall'art. 46, legge n. 298 del 1974, consiste nel trasporto di un carico oltre i limiti previsti dalla licenza e non nella diversa condotta del transito con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di massa previsti dal codice della strada, ipotesi contemplata dall'art. 10 del codice della strada. Si tratta di due fattispecie materialmente e sostanzialmente differenti l'una dall'altra idonee a ledere beni-interessi distinti, e come tali concorrenti, il che esclude, in radice, la fattispecie del concorso apparente di norme e non consente neppure di fare applicazione del principio di specialità (art. 9, legge n. 689 del 1981) che suppone che «uno stesso fatto» sia punito da una pluralità di disposizioni che prevedono sanzioni amministrative.

Cass., sez. II, 19 gennaio 2024 n. 2065; pres. Manna, rel. Guida, p.m. Mistri; *Edil Costruzioni Cuoco s.r.l.* (avv. M. C. Cuoco) c. *Prefettura di Cremona*.

SERVIZI DI TRASPORTO



Con riguardo al servizio di noleggio con conducente, il legislatore, con la disposizione di interpretazione autentica di cui all'art. 9, comma 3, d.l. 244/2016, ha sospeso l'efficacia delle fattispecie introdotte con l'art. 29, comma 1-quater, d.l. 207/2008 (inserito dalla legge di conversione n. 14/2009), posticipandola al 31 dicembre 2016 (divenuto successivamente 31 dicembre 2017).

Le fattispecie introdotte con l'art. 29, comma 1-quater, d.l. n. 207/2008 non hanno abrogato le previgenti disposizioni di cui agli art. 3 e 11 della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea n. 21 del 1992, che sono state solamente integrate dalla successiva previsione e che devono essere ritenute vigenti durante il periodo di sospensione 2010-2017.

Cass., sez. un., 20 giugno 2023 n. 17541; pres. D'Ascola, rel. Falaschi; A. *Valtolina* (avv. M. Repetti) c. *Comune di Milano* (avv. A. Frascchini, V. Palmieri, P.M. Ceccoli e A. Mandarano); *supra*, con nota di L. Trovò.

In materia di autoservizi pubblici non di linea (attuati dagli operatori NCC), sono violate le disposizioni comunali che prevedono una disciplina differenziata, in relazione alla circolazione nella z.t.l. istituita nel centro storico di una determinata città, a seconda che si tratti di operatori autorizzati dal medesimo comune o di operatori autorizzati da altri comuni. È quindi illegittima per eccesso di potere l'ordinanza dirigenziale del Comune di Venezia nella parte in cui introduce limitazioni all'accesso alla z.t.l. per i natanti titolati da altri comuni, dal momento che tale divieto rivolto solo ai titolari di licenza NCC rilasciata da comuni diversi da quello di Venezia non si concilia con il distinto e autonomo interesse, non direttamente correlato alla materia del servizio pubblico di trasporto non di linea, quale l'esigenza di ridurre il moto ondoso nella città, in funzione della salvaguardia dell'assetto ambientale e della tutela del patrimonio artistico e monumentale della laguna di Venezia.



Cass., sez. II, 20 novembre 2023 n. 32061; pres. Grasso, rel. Varrone; *E. & M. M. s.r.l.* (avv. M. Damadei e J. Molina) c. *Comune di Venezia*. (avv. N. Paoletti, N. Ongaro e A. Iannotta).

Cass., sez. II, 21 novembre 2023 n. 32272; pres. Grasso, rel. Varrone; *Comune di Venezia*. (avv. N. Paoletti, N. Ongaro e A. Iannotta) c. *E. & M. M. s.r.l.* (avv. M. Damadei e J. Molina).

Cass., sez. II, 21 novembre 2023 n. 32278; pres. Grasso, rel. Varrone; *E. & M. M. s.r.l.* (avv. M. Damadei e J. Molina) c. *Comune di Venezia*. (avv. N. Paoletti, N. Ongaro e A. Iannotta).

TRASPORTO DI COSE

In tema di trasporto di merci su strada, l'art. 6 del d.lgs. n. 286 del 2005, come modificato dal d.lgs. n. 214 del 2008, non intende la «data certa» come requisito di validità del contratto, bensì come requisito di efficacia del contratto e per stabilire la decorrenza dei suoi effetti, al fine di favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti tra i contraenti. Risulta pertanto corretto attribuire certezza alla data sulla base di elementi esterni al contratto (nel caso, lo scambio di mail) che valgano comunque a comprovarne l'avvenuta stipulazione e a collocarla in un preciso intervallo temporale.



Cass., sez. III, 19 febbraio 2024 n. 4410; pres. Scarano, rel. Sestini; *F.II Dissegna s.r.l.* (avv. N. Sordi e R. Dissegna) c. *Barth Italiana s.r.l.* (avv. G. Tretti e F. Hernandez).



In caso di riconsegna della merce senza presentazione dell'originale della polizza di carico, il termine iniziale di decorso della prescrizione è quello di una data di riconsegna che risulti da un documento proveniente da terzi. In presenza di una clausola di esonero da responsabilità in base alla quale la riconsegna della merce può avvenire secondo le norme e la prassi del porto di destinazione, al di fuori del controllo del vettore, senza presentazione dell'originale della polizza di carico, incombe al vettore la prova della effettiva esistenza di tale situazione.

Cour d'appel di Aix-en-Provence 31 marzo 2022; pres. Calloch; *Fruyper s.a. c. CMA CGM*; in *Dir. mar.* 2023, 368.

Costituisce pratica irragionevole e quindi illegittima l'addebito da parte del vettore marittimo delle demurrages dei contenitori anche per i giorni di non operatività del porto.

TWC c. Evergreen Shipping Agency, Evergreen Line; **Federal Maritime Commission 29 dicembre 2022**; Chairman Maffei, Commissioner Dye, Sola Vekich, Bentzel; in *Dir. mar.* 2023, 378.

TRASPORTO DI PERSONE



La clausola con cui il vettore aereo esclude che i biglietti venduti al passeggero siano rimborsabili per impedimento di quest'ultimo non può essere interpretata come pattuizione di una penale. Essa deve essere valutata in relazione alla sua idoneità ad introdurre limitazioni alla facoltà di recedere del consumatore determinando l'abusivo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto ai sensi dell'art. 33, comma 1, d.lgs. n. 206/2005.

Cass., sez. III, 27 novembre 2023 n. 32925; pres. Scarano, rel. Gianniti; *Sala M., Salomone D. (avv. A. Giovannini) c. Expedia Italy s.r.l., Air France Italia S.A. (M. Corain)*.



In materia di contratto di trasporto aereo di persone, 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. Deve, pertanto, 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» ed 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; pres. Scarano, rel. Condello; *Neos s.p.a.* (avv. G. Villaschi e L.C. Platania) c. *Airhelp Ltd.* (avv. D. Lombardo).

Con riferimento alla perdita del bagaglio dovuta al comportamento colpevole del vettore, ai fini della configurabilità del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, è necessario che il comportamento del debitore, avulso dalla fattispecie obbligatoria, costituisca una entità avente autonoma giuridica rilevanza come atto illecito, ai sensi dell'art. 2043 cod. civ.; pertanto, esclusa nel caso di specie la ricorrenza di un comportamento colposo dell'autista del pullman rilevante ai fini della responsabilità aquiliana, deve altrettanto escludersi che la pretesa lesione del diritto derivante dalla perdita del bagaglio abbia trovato il proprio fondamento in qualcosa di estraneo al contratto di trasporto e alla obbligazione di custodia che ne consegue, posto che la perdita del bagaglio è un danno di matrice contrattuale, perché deriva dal contratto.



Cass., sez. III, 28 dicembre 2023 n. 36270; pres. Travaglino, rel. Gorgoni; *Sorrenti G.* (avv. L. Rago e G. Martino) c. *Vincenzo Petruzzi s.r.l.*

In materia di trasporto marittimo di persone, con riguardo alla domanda di risarcimento del danno alla persona da inadempimento contrattuale, non si può applicare né il termine biennale di prescrizione stabilito dall'art. 16 della Convenzione di Atene del 1974 se l'evento è antecedente al momento in cui ad essa è stata data esecuzione nell'ordinamento, né i termini indicati dagli articoli 94 e 95 del codice del consumo se, nella formulazione ratione temporis vigente al momento della verifica del fatto, disciplinavano la responsabilità per danni derivanti dall'inadempimento di servizi inclusi in un pacchetto turistico. Diversamente, si applica il termine di prescrizione breve di sei mesi, a decorrere dalla data dell'arrivo, previsto dall'art. 418 c. nav.



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

TRIBUTI E DOGANA



L'art. 77.3 del Regolamento (UE) n. 952/2013 deve essere interpretato nel senso che, in base a tale disposizione, il rappresentante doganale indiretto è debitore unicamente dei dazi doganali dovuti per le merci che ha dichiarato in dogana e non anche dell'imposta sul valore aggiunto all'importazione per le stesse merci.

L'art. 201 della Direttiva 2006/112/CE deve essere interpretato nel senso che non può essere riconosciuta la responsabilità del rappresentante doganale indiretto per il pagamento dell'imposta sul valore aggiunto all'importazione, in solido con l'importatore, in assenza di disposizioni nazionali che lo designino o riconoscano, in modo esplicito ed inequivocabile, come debitore di tale imposta.

Corte giust. UE 12 maggio 2022, C-714/20; pres. Ziemele, rel. Von Danwitz; *U.I. s.r.l. c. Agenzia delle dogane e monopoli*, in *Dir. mar.* 2023, 319, con nota di M. SPADOTTO.



L'esenzione da IVA per le operazioni di rifornimento alle navi (in quanto equiparabili a cessioni all'esportazione) si applica, oltre che alle cessioni finali di beni esportati direttamente dal venditore, anche alle cessioni di beni effettuate in uno stadio commerciale anteriore, ove la fornitura di carburante sia avvenuta con resa FOB, in modo tale che l'intermediario non abbia alcuna disponibilità in ordine al carburante fornito.

Cass., sez. trib., 11 gennaio 2023 n. 605; pres. Fuochi Tinarelli, rel. D'Aquino; *Agenzia delle entrate (Avvocatura Generale dello Stato) c. Barba (avv. P. Ruggeri Fazzi)*; in *Dir. mar.* 2023, 348.



In tema di accise, ai fini del godimento della esenzione per le provviste di bordo imbarcate o trasbordate su navi in partenza dai porti dello Stato, non occorre l'effettiva partenza della nave, a meno che non si tratti di unità da diporto. Tuttavia, la condizione dell'effettiva partenza di cui al secondo comma dell'art. 254 del d.P.R. n. 43 del 1973 non rileva per le navi da diporto con scopi commerciali, ma solo per le navi da diporto non aventi natura commerciale.

Cass., sez. trib., 17 novembre 2023 n. 31987; pres. Virgilio, rel. Caradonna, p.m. Basile; *Agenzia delle Dogane c. Femo Bunker s.r.l. (avv. F. Bruno, E. Mordiglia e A. Terranova)*.

In materia di rifiuti, il concessionario di un porto turistico, detenendo, in forza della concessione, il demanio marittimo e lo specchio acqueo antistante, è soggetto passivo del tributo relativamente ai c.d. posti-barca, anche se oggetto di contratti che ne attribuiscono la disponibilità a terzi, in quanto essi non estinguono, ma anzi presuppongono la loro detenzione.



Cass., sez. V, 4 dicembre 2023 n. 33701; pres. Sorrentino, rel. Picardi; *Comune di Lavagna* (avv. F. D'Ayala Valva, A. Bodrito e G. Marungio) c. *Porto di Lavagna s.p.a.* (avv. F. Mazzetti e A. Bongiorno Gallegra).

In tema di IVA, il regime di esenzione e di riduzione delle aliquote per il trasporto marittimo di persone, previsto dall'art. 10, comma 1, n. 14, del d.P.R. n. 633 del 1972, trova applicazione anche ove siano effettuate esclusivamente prestazioni di trasporto con finalità turistico-ricreative, senza la fornitura di ulteriori servizi, in virtù dell'art. 36-bis del d.l. n. 50 del 2022, conv. dalla l. n. 91 del 2022, che, avendo natura di norma di interpretazione autentica, in conformità alla rubrica ed al tenore letterale, e precisando il significato già attribuibile alla disposizione interpretata anche alla luce dei principi del diritto dell'UE, dispiega efficacia retroattiva, enunciando una regola di giudizio destinata da operare in termini generali sia per le controversie pendenti che per quelle future, con esclusione dei soli rapporti esauriti.



Cass., sez. V, 14 dicembre 2023 n. 35054; pres. Bruschetta, rel. Salemme; *Motoscafi di Capri Società Cooperativa*. (avv. L. Salvini e C. Todini) c. *Agenzia delle Entrate*.

Cass., sez. V, 14 dicembre 2023 n. 35070; pres. Bruschetta, rel. Salemme; *Motoscafi di Capri Società Cooperativa*. (avv. L. Salvini e C. Todini) c. *Agenzia delle Entrate*.

VENDITA CON TRASPORTO

In tema di vendita internazionale a distanza di beni mobili, la controversia avente ad oggetto il pagamento della merce va devoluta, ai sensi dell'art. 7, n. 1, lett. b, del reg. (UE) n. 1215/2012, alla giurisdizione dell'autorità giudiziaria del luogo della consegna dei beni, a tal fine dovendosi considerare la clausola Incoterms® «Ex Works», se richiamata nel contratto, come idonea a disciplinare non solo il trasferimento del rischio, ma anche il luogo di consegna della merce e, conseguentemente, la giurisdizione, salvo che dal contratto medesimo risultino diversi ed ulteriori elementi che inducano a ritenere che le parti abbiano voluto un diverso luogo della consegna.



Cass., sez. un., 2 maggio 2023 n. 11346; pres. Virgilio, rel. Criscuolo, p.m. Finocchi Ghersi; *Tavina s.p.a.* (avv. V. Cappuccilli, E. Senini) c. *Plaisir Selection International S.a.r.l.* (avv. A. Rodi); supra, con nota di D. CASCIANO.



Nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510 c.c., secondo comma, il contratto di trasporto concluso tra venditore-mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore-mittente ed acquirente-destinatario, conserva la sua autonomia ed è, pertanto, soggetto alla disciplina dettata dagli art. 1683 ss. c.c., con la conseguenza che il venditore-mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, ivi compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento, fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione o scaduto il termine entro il quale esse sarebbero dovute arrivare, il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ai sensi dell'art. 1689 c.c., primo comma.

Cass., sez. III, 20 febbraio 2024 n. 04519; pres. Scarano, rel. Condello; *Rotondi Group s.r.l.* (avv. G. Taglioni) *Bongiorno s.r.l.* (avv. F. Bruno Alessandro, M. Lenti e A. Carlevaro).



In una vendita a condizioni FOB, la mancata tempestiva nomina di una nave costituisce inadempimento del venditore che giustifica la risoluzione del contratto; tuttavia, tale inadempimento non si verifica e la risoluzione conseguentemente non è consentita se, dopo una nomina non valida (in quanto la nave nominata non poteva ragionevolmente raggiungere in tempo utile il porto di caricazione), il compratore provvede ad una valida nomina sostitutiva entro il termine contrattuale.

Queen's Bench Division – Commercial Court 31 marzo 2021; Mr. Justice Henshaw; *A. c. B.*; in *Dir. mar.* 223, 370.