

SUPPLEMENTO AL FASCICOLO IV
OTTOBRE - DICEMBRE 2020

IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE
ITALIANA E STRANIERA
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

INDICI DEL VOLUME CXXII (2020)

DIREZIONE E REDAZIONE:
GENOVA - VIA ROMA, 10

AMMINISTRAZIONE:
BOLOGNA - VIA SANTO STEFANO 43

INDICI DEL VOLUME CXXII (2020)

IL DIRITTO MARITTIMO

SOMMARIO

INDICE DELLE MATERIE

<i>Dottrina</i>	pag.	1225
<i>Note e osservazioni a sentenza</i>	»	1226
<i>Cronache e note</i>	»	1228
<i>Notiziario</i>	»	1229
<i>Atti normativi</i>	»	1229
<i>Rassegna bibliografica</i>	»	1229

GIURISPRUDENZA

INDICE PER VOCI	»	1230
INDICE DEL NOME DELLE NAVI	»	1257
INDICE DEL NOME DELLE PARTI	»	1258
INDICE CRONOLOGICO DELLE SENTENZE	»	1264

INDICE DELLE MATERIE

LORENZO ACQUARONE 1931-2020	pag. 283
GIORGIO BERLINGIERI – <i>“Il Diritto Marittimo” - 120 anni di dottrina, giurisprudenza e legislazione italiana e straniera</i>	» 3

DOTTRINA

GIORGIO BERLINGIERI – <i>Liability for Wrongful Arrest of Ships: the efforts towards possible uniform rules</i>	» 285
GIORGIA BEVILACQUA – <i>Il caso “Rackete” genera nuove incertezze sulla qualificazione giuridica delle navi da guerra nel Diritto Marittimo</i>	» 923
MASSIMO CAMPAILLA - FRANCESCO MONTANARI – <i>La territorialità Iva a “geometria variabile” nell’ambito dei contratti di logistica integrata</i>	» 938
SERGIO M. CARBONE – <i>Le clausole arbitrali per relationem: validità ed effetti</i>	» 957
MARCELLA LAMON – <i>Immigrazione clandestina e dovere di soccorso in mare a tutela della vita umana</i>	» 971
DAVIDE MARESCA – <i>L’Autorità di sistema portuale è amministrazione pubblica o impresa? Brevi note a margine della recente procedura SA (38399) 2018/E della Commissione europea</i>	» 309
FRANCESCO MUNARI – <i>Migrazioni, SAR, ruolo e responsabilità delle ONG, degli Stati e dei funzionari delle competenti amministrazioni nella recente giurisprudenza italiana</i>	» 328
ANDREA MARIA PELLICONI – <i>Migrants at Sea and the implications of the “duty to rescue”: human rights perspectives in the light of the Italian case-law</i> ..	» 621
SIMONE PITTO - LIVIA ZUPPA – <i>Il difficile bilanciamento tra regole internazionali per il coordinamento delle operazioni di soccorso e rispetto dei diritti dei migranti: riflessioni a partire dai casi “Open Arms” e “Diciotti”</i>	» 23
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>Regioni remote ed ultraperiferiche e ruolo del trasporto aereo. Primi spunti su: “il caso della Sardegna”</i>	» 363
PIA REBELO – <i>Vessel-source pollution in the Belt and Road Initiative: green finance as a regulatory tool for environmental sustainability</i>	» 639
ALESSANDRA ROMAGNOLI – <i>Profili evolutivi del trasporto di merci su strada nel quadro delle politiche di micromobilità: la fattispecie della c.d. ciclogistica ed il sistema del food delivery</i>	» 989
BÉATRICE SCHÜTTE – <i>Towards a harmonised European Regime of Civil Liability for Damage arising from Marine Pollution</i>	» 46
FRANCESCO SICCARDI – <i>I contratti dello shipping e il Covid-19. Spunti di riflessione</i>	» 658
MARIACHIARA SORMANI – <i>L’impatto del Covid-19 sull’avvicendamento degli equipaggi marittimi. Disamina delle principali misure adottate a livello nazionale, europeo e internazionale</i>	» 1023

Note e osservazioni a sentenza

MATTEO TURCI – <i>I diritti dei passeggeri a mobilità ridotta: tutele attuali e prospettive di riforma tra Italia e UE</i>	pag. 69
ESTER VILLA – <i>La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi</i>	» 1057
PATRIC VLAČIČ - BOJANČ CEKRLIČ– <i>The Time is Now: Widespread Adoption of the Electronic Bill of Lading</i>	» 701

NOTE E OSSERVAZIONI A SENTENZA

FRANCESCO ARENA – <i>Cancellazione del volo e difetto di giurisdizione</i>	» 498
SIMONE ARIATTI – <i>Ancora in materia di tassa rifiuti, specchi d'acqua e "posti barca". Verso una definitiva composizione delle controversie</i>	» 109
SIMONE ARIATTI – <i>Profili catastali e fiscalità immobiliare delle aree demaniali portuali adibite a stazioni di trasporto. Novità legislative e recenti orientamenti giurisprudenziali</i>	» 765
ANDREA BERGAMINO – <i>Il modello procedimentale a istanza di parte previsto ex lege per l'assentimento a privati di concessioni del demanio portuale e la sua compatibilità con i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione di derivazione europea</i>	» 239
ANDREA BERGAMINO – <i>Brevi note sulla disciplina italiana relativa alla fornitura di manodopera portuale nel contesto del diritto europeo della concorrenza, anche alla luce della recente riforma dell'art. 17 della l. n. 84/1994</i>	» 748
GIORGIO BERLINGIERI – <i>Viaggio oltre Manica attraverso l'interpretazione delle convenzioni internazionali</i>	» 1180
STEFANO BOTTACCHI – <i>Affitto di azienda e subingresso nelle concessioni demaniali marittime</i>	» 850
SIMONE CARREA – <i>La prova del contratto nel Regolamento Roma I e gli incerti confini della regola lex fori regit processum</i>	» 214
STEFANIA CASIGLIA – <i>Accertamento tecnico preventivo e arbitrato estero in una recente ordinanza del Tribunale di Genova</i>	» 1159
MARTA SILVIA CENINI – <i>Risarcimento del danno contrattuale: il compensatory principle al vaglio della Corte d'Appello inglese</i>	» 575
ALESSIO CLARONI – <i>La posizione del Consiglio di Stato in tema di contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti e di imprese esercenti attività di autotrasporto</i>	» 467
STEFANO DOMINELLI – <i>Giurisdizione internazionale, navi militari ed uso della forza in mare: la costruzione di un modello di presunzioni (semplici) per qualificare "military" e "police operations" nell'era delle condotte pubbliche fluide</i>	» 1151
STEFANO DOMINELLI – <i>Sull'opponibilità degli accordi di proroga della giurisdizione al (formalmente) terzo assicurato nel regolamento Bruxelles I bis: spunti di riflessione a margine della decisione Balta/Grifs della Corte di giustizia dell'Unione europea in causa C-803/18</i>	» 1089

Note e osservazioni a sentenza

STEFANO DOMINELLI - PIETRO SANNA – <i>Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea</i>	pag. 398
TOMMASO FERRARIO – <i>Sugli effetti della connessione attributiva ex art. 6.1 Regolamento (CE) n. 44/2001</i>	» 734
MARCO FERRUGLIO – <i>Libertà di navigazione e contrasto al traffico internazionale di stupefacenti: una recente pronuncia della Corte di Cassazione sui limiti all'esercizio della giurisdizione in alto mare su navi battenti bandiera straniera</i>	» 126
FEDERICO FRANCHINA – <i>Crociera turistica e servizio di linea</i>	» 478
LEONIDA GIUNTA – <i>Visioni antitetiche sul privilegio speciale e sul diritto di ritenzione delle merci</i>	» 178
ANNA LIEBMAN – <i>Giurisdizione in materia di contratti di trasporto aereo conclusi online: verso l'applicazione generale del diritto europeo</i>	» 448
FRANCESCA MAOLI – <i>Luogo di consegna e clausole Incoterms® nel quadro del foro speciale per i contratti di compravendita internazionale di merci</i>	» 1124
ANGELO Merialdi – <i>L'ancora in agguato sul letto del fiume Delaware. Un caso interessante ed insolito di "safe berth"</i>	» 247
ANNA MONTESANO – <i>La perdita del diritto alla limitazione della responsabilità degli operatori del trasporto aereo alla luce della Convenzione di Montreal</i>	» 193
GIORGIA ORSI – <i>Rappresentanti in dogana: la Corte di Cassazione delinea le responsabilità in tema di dazi e sanzioni</i>	» 137
ALESSANDRO PAIRE – <i>Attività di ricerca e attività di (mera) prospezione mineraria nel settore energetico: il giudice amministrativo si esprime sul "regolamento di confini". Alcune fugaci osservazioni di sistema</i>	» 155
FRANCESCA PELLEGRINO – <i>In tema di rete dei servizi di trasporto ferroviario</i>	» 389
FRANCESCA PELLEGRINO – <i>L'interpretazione della nozione di accident di cui all'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999: tre casi a confronto</i>	» 719
LORENZO PELLERANO – <i>Il raccomandatario del vettore, tra evidenze documentali e facta concludentia</i>	» 778
LUCA PIEMONTESE – <i>Il soggetto incaricato del trasporto risponde direttamente in caso di mancato appuramento del regime di transito</i>	» 148
MARIA GIULIA PREVITI – <i>Verso una più completa tutela del passeggero aereo che acquista un pacchetto "tutto compreso"</i>	» 834
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>Regioni remote ed ultraperiferiche e ruolo del trasporto aereo. Primi spunti su: "il caso della Sardegna"</i>	» 363
ENRICO RIGHETTI – <i>Profili di responsabilità in merito al pagamento delle demurrage, detention e storage charges nelle spedizioni marittime di contenitori</i>	» 800

Cronache e note

GIORGIO RIGHETTI – <i>Riflessioni in tema di legittimazione attiva in caso di avaria della merce durante il trasporto: una recente pronuncia del Tribunale di Genova</i>	pag. 785
ANDREA ROTTOLI – <i>Le condizioni di non imponibilità ai fini IVA delle cessioni intracomunitarie “franco fabbrica”</i>	» 119
GIULIA SINDONI – <i>La procedura di selezione dei concessionari di aree portuali</i>	» 546
MARCO STILLO – <i>Il mercato rilevante dei trasporti aerei nella prospettiva dell’abuso di posizione dominante</i>	» 1141
CHIARA TINCANI – <i>Soccorso in mare e adempimento di un dovere da parte del comandante</i>	» 519
ANTONELLA TERRANOVA – <i>Il boicottaggio diretto e indiretto di un’impresa in posizione dominante e la conseguente violazione dell’art. 102 TFUE</i>	» 1170
FABIO TORIELLO – <i>“Fissare navi” e “reperire vettori”: questioni ermeneutiche e qualificatorie (tra mandato, spedizione, mediazione e contratto d’opera)</i>	» 818
LARA TRUCCO – <i>“Omogeneità” normativa e decretazione d’urgenza (considerazioni sparse a margine della sent. n. 226 del 2019)</i>	» 1103
CHIARA E. TUO – <i>Il regime previdenziale applicabile ai marittimi tra legge della bandiera e stato di residenza del lavoratore: qualche riflessione a margine di una recente sentenza della Corte di giustizia</i>	» 422
MATTEO TURCI – <i>Corsi e ricorsi (ma non arrivai): le travagliate vicende dell’azione ex art. 7 ter d.lgs. 286 del 2005</i>	» 1112
EMILIA VERMIGLIO – <i>Una controversa pronuncia in materia di (sub) concessione aeroportuale</i>	» 855
PIERA VIPIANA – <i>Le concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo fra leggi statali e leggi regionali</i>	» 440

CRONACHE E NOTE

DERAR AL-DABOUBI – <i>Limitation of Marine Carrier’s Liability under Jordanian Legal System</i>	» 889
NICOLA CRISPINO - MARCO SANNINO – <i>Brevi riflessioni su natura, estensione ed attuazione del privilegio navale</i>	» 1198
NIKOLA MANDIĆ - ROKO GLAVINOVIĆ – <i>Maritime agent as an intermediary in the seafarers’ employment – Modern business and national legislation</i> ...	» 583
ANNA MASUTTI – <i>Mercato del trasporto aereo e principio di sovranità. Ripercussioni sulla crescita delle compagnie aeree</i>	» 255
ANNA MONTESANO – <i>The Digital Revolution of the Shipping Industry: Electronic Bill of Lading, Blockchain Technology and Smart Contracts</i>	» 267
MARIJA PIJACA – <i>Social rights of Croatian seafarers under the Act on the Amendments to the Croatian Maritime Code of 2019</i>	» 599
GIOVANNI PRUNEDDU – <i>La gestione delle bande orarie dalle conseguenze degli attacchi terroristici dell’11 settembre 2001 alla crisi del coronavirus. Il regolamento (UE) 2020/459</i>	» 610

Rassegna bibliografica

ALESSANDRO TORELLO – <i>A perspective on customs formalities simplification of medical equipment transported by sea: AEO and Single Windows</i>	pag. 903
---	----------

NOTIZIARIO

Segnalazione del CMI	» 921
Verbale Assemblea AIDIM 2020	» 1209

ATTI NORMATIVI

Normativa ISGOTT	» 922
------------------------	-------

RASSEGNA BIBLIOGRAFICA

MASSIMILIANO MUSI, <i>La nozione di nave</i>	» 1217
--	--------

GIURISPRUDENZA

*Accesso alla professione di trasportatore
su strada di merci e viaggiatori*

Aiuti di Stato

Arbitrato

Armatore

Assicurazione

Classamento e rendita

Concessione demaniale marittima

Concorrenza

Contratto di viaggio

Convenzione di Amburgo 1979

Costruzione di nave

Demanio

Demanio marittimo

Diritto del mare

Dogana

Foro prorogato

Giurisdizione

Imposte e tasse

Inquinamento delle acque territoriali

Lavoro marittimo

Lavoro nautico

Lavoro portuale

Limitazione della responsabilità

Nave

Noleggio

Porti

Privilegi

Raccomandatario

Salvataggio

Sequestro di nave

Spedizione

Stallie e controstallie

Titoli relativi alle merci

Trasporto aereo

Trasporto aereo di persone

Trasporto ferroviario

Trasporto marittimo

Trasporto pubblico

Trasporto stradale

Trasporto terrestre

Vendita CIF porto di destinazione

ACCESSO ALLA PROFESSIONE DI TRASPORTATORE SU STRADA DI MERCI E VIAGGIATORI

Perdita del requisito di onorabilità: 1, 2

(1) La giurisprudenza costituzionale ha ritenuto in più casi non legittimi gli automatismi legislativi in applicazione del principio di proporzionalità. Tuttavia, tale principio non è stato ritenuto applicabile nei casi in cui la legge preveda la decadenza automatica da ruoli o da autorizzazioni all'esercizio di determinate attività come conseguenza della perdita di un requisito soggettivo necessario per l'accesso e per la permanenza nel ruolo o per la prosecuzione del rapporto autorizzatorio. Tale è il caso disciplinato dall'art. 5 del d.lgs. 395/2000: infatti, il provvedimento di revoca e cancellazione non ha carattere punitivo o afflittivo, ma è una misura conseguente alla sopravvenuta perdita dei requisiti di onorabilità prescritti per l'esercizio del-

l'attività in questione, che devono permanere in corso di attività.

(2) La disciplina dell'automatismo legislativo non è contraria né al principio di proporzionalità, né alla garanzia della libertà di iniziativa economica. Essa, semmai, evita che talune imprese possano trarre un indebito vantaggio in termini di minori costi e maggiore disponibilità di risorse. La natura necessitata del provvedimento di revoca dell'autorizzazione e cancellazione dall'albo configura l'attività dell'amministrazione come vincolata, limitata alla mera verifica della sussistenza del requisito di onorabilità richiesto dalla legge.

Corte Cost. 17 luglio 2018, n. 161, pag. 1100.

Assicurazione

AIUTI DI STATO

Ricupero di sgravi contributivi: 1

(1) Agli effetti del ricupero degli sgravi contributivi concessi alle imprese su contratti di formazione e lavoro, integranti aiuti di Stato incompatibili con il mercato comune, opera il termine ordinario di prescrizione de-

cennale di cui all'art. 2946 cod. civ., decorrente dalla notifica alla Repubblica Italiana della decisione comunitaria di ricupero.

Cass., Sez. Lavoro, 14 febbraio 2019, n. 4432, pag. 747.

ARBITRATO

Clausola compromissoria per arbitrato estero:

1

(1) Tenuto conto della natura cautelare dell'accertamento tecnico preventivo, della sentenza della Corte Costituzionale 28 gennaio 2010 n. 26 e dell'art. 669 *ter* cod. proc. civ., qualora la controversia di merito debba essere sottoposta ad arbitrato all'estero, la

competenza su una domanda di accertamento tecnico preventivo spetta al giudice del luogo nel quale l'accertamento deve essere eseguito.

Trib. di Genova 4 luglio 2019, nave "Bratinsborg" e yacht "My Song", pag. 1159.

ARMATORE

Limitazione del debito: 1

(1) Le operazioni di ricupero di relitti e di bonifica dell'inquinamento, conseguenti ad un sinistro, non rientrano nella definizione di "obbligazioni contratte in occasione o per i bisogni di un viaggio", né in quella di "ob-

bligazioni sorte da atti o fatti compiuti durante lo stesso viaggio" di cui all'art. 275 cod. nav.

Cass., Sez. III, 30 novembre 2018, n. 30978, pag. 117.

ASSICURAZIONE

Assicurazione della responsabilità vettoriale: 1

(1) Poiché il contratto di trasporto non può dirsi eseguito finché la merce resta giacente nel porto di destino, il danno verificatosi durante tale giacenza, del quale il vettore è responsabile, rientra nell'ambito di operatività di una polizza di responsabilità civile vettoriale.

Trib. di Genova 10 agosto 2018, pag. 784.

(2) Nella assicurazione per conto di chi spetta la persona assicurata avente diritto alla indennità va individuata in colui che al momento dell'evento dannoso risulti pro-

*Assicurazione merci: 3**Per conto di chi spetta: 2*

prietario della merce, e quindi, salvo diversa pattuizione, legittimato ad agire nei confronti del vettore per danni alle cose trasportate è il venditore o il suo assicuratore.

App. Genova 20 settembre 2017, pag. 169.

(3) L'interesse alla stipula del contratto di assicurazione non deriva solo dalla titolarità del diritto di proprietà o di un altro diritto reale, ma anche da qualsiasi rapporto economico-giuridico per cui il titolare sopporti un danno patrimoniale.

App. Salerno 23 aprile 2020, pag. 1155.

Concessione demaniale marittima

CAUSE MARITTIME

Lavoro nautico: 1

(1) Nel giudizio di cognizione introdotto a seguito di opposizione all'esecuzione, qualora si tratti di controversia in materia di lavoro marittimo, la competenza territoriale va

determinata in base all'art. 603 cod. nav.

Cass., Sez. VI, 3 marzo 2020, n. 5739, pag. 774.

CLASSAMENTO E RENDITA

Aree demaniali portuali: 1

(1) In tema di ICI, sono assoggettate al pagamento dell'imposta in quanto non classificabili in categoria E, le aree c.d. scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito.

Cass., Sez. V, 12 aprile 2019, n. 10287, pag. 765.

(2) In tema di classamento, nelle unità immobiliari censite nelle categorie da E/1 a E/9 non possono essere ricompresi gli immobili

Interporto: 2

o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale o industriale, o ad usi diversi qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale. Nelle unità immobiliari censite nella categoria E rientrano le strutture che, oltre ad uno scalo ferroviario, siano adibite ad uffici e magazzini ad uso delle diverse aziende, spedizionieri, corrieri, addetti alla gestione delle merci e che operano nell'interporto, trattandosi di un compendio complesso di strutture e servizi a cui viene attribuita la funzione di organizzare la catena del trasporto plurimodale.

CTR Friuli Venezia Giulia, Sez. I, 29 aprile 2019, n. 75, pag. 881.

CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA

Art. 18 l. 84/1994: 1

(1) I criteri di valutazione previsti dall'art. 18 della legge n. 84 del 1994, pur presentando, innegabilmente, caratteri di ampia discrezionalità, si fondano su quei dati obiettivi ritenuti dal legislatore rilevanti per il giudizio comparativo che precede la decisione

di affidamento in concessione di aree portuali. La genericità di tali criteri guida deve, dunque, essere compensata da un accresciuto onere istruttorio e motivazionale.

T.A.R. Toscana, Sez. II, 12 novembre 2018, n. 1475, pag. 238.

Convenzione di Amburgo 1979

CONCORRENZA

Abuso di posizione dominante: 1, 2, 3

(1) Costituiscono abuso di posizione dominante i comportamenti di una compagnia di navigazione marittima consistenti in un boicottaggio diretto delle imprese di logistica non “fedeli” mediante dinieghi di imbarchi, recesso dai contratti, applicazione di condizioni economiche più onerose.

T.A.R. Lazio, Sez. I, 4 giugno 2019, pag. 1169.

(2) Nel settore del trasporto aereo di passeggeri costituisce un distinto mercato rilevante ogni collegamento tra coppie di città o aeroporti, in quanto tali coppie rappresentano l'origine e la destinazione dello spostamento e, in quanto tali, non sono sostituibili dal punto di vista della domanda, con la precisazione che l'accoppiamento di origine/destinazione, che interessa i rispettivi bacini di utenza è da valutarsi caso per caso, con l'effetto che ognuno dei mercati così definiti può non coincidere necessariamente con i soli collegamenti tra i due aeroporti agli estremi della rotta, potendo comprendere anche i voli tra

aeroporti i cui rispettivi bacini di utenza si sovrappongono in misura significativa con i bacini di utenza di aeroporti limitrofi.

(3) Ai fini dell'applicazione delle norme in tema di abuso di posizione dominante, può risultare determinante prendere in considerazione anche i mercati collegati ed esaminare anche i comportamenti che possono determinarsi su mercati diversi dai mercati soggetti a dominio e che producono effetti o su questi ultimi o sugli stessi mercati non soggetti a dominio. Siffatte circostanze possono sussistere allorché i comportamenti di un'impresa verticalmente integrata in posizione dominante su un mercato a monte consistono nel tentare di escludere concorrenti almeno altrettanto efficienti sul mercato a valle. Tali comportamenti sono infatti idonei, a causa degli stretti nessi che legano i due mercati, a produrre l'effetto di affievolire la concorrenza sul mercato a valle.

Cass., Sez. I, 12 novembre 2019, n. 29237, pag. 1140.

CONTRATTO DI VIAGGIO

Trasporto aereo: 1

(1) Sebbene le lungaggini della procedura di *immigration* degli Stati Uniti non dipendano da colpa dell'organizzatore, rientra però nella diligenza professionale di quest'ultimo il dovere di programmare il trasporto aereo in base ad orari e tempistiche

che tengano conto del lasso di tempo ordinariamente necessario per la sottoposizione del viaggiatore a tali procedure nella fase di transito presso l'aeroporto di scalo intermedio.

Trib. di Ivrea 31 agosto 2019, pag. 527.

CONVENZIONE DI AMBURGO 1979

Definizione di “Porto sicuro”: 1

(1) La Convenzione di Amburgo del 1979 prevede che gli sbarchi dei naufraghi soccorsi in mare debbano avvenire nel “porto sicuro” più vicino al luogo di soccorso. Questo significa che le persone tratte in salvo devono essere portate dove:

1. la sicurezza della vita dei naufraghi non è più in pericolo;

2. le necessità primarie (cibo, alloggio e cure mediche) sono assicurate;

3. può essere organizzato il trasferimento dei naufraghi verso una destinazione finale.

Trib. di Agrigento 2 luglio 2019, nave “Sea Watch 3”, pag. 518.

COSTRUZIONE DI NAVE

Formulario Saj: 1

(1) Il ritardo nel completamento di una costruzione di nave imputabile ad inadempimento del committente rientra nella definizione di “other causes beyond the control of the Seller” di cui alla clausola VIII.1 del formulario SAJ e ad esso si applicano le dispo-

sizioni della clausola VIII.2 dello stesso formulario in merito all’onere di comunicazione di eventi che possano dar luogo ad un “permissible delay”.

Comm. Court 30 aprile 2020, costruzioni “Hull 21B” e “Hull 22B”, pag. 887.

DEMANIO

Concessioni: 1, 2, 3

Concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative: 4, 5, 6

(1) Nella procedura regolata dagli artt. 36 e 36 cod. nav. e 18 reg. nav. mar. manca la previsione di un obbligo di predeterminazione dei criteri di decisione, limitandosi le norme a prevedere che l’attività amministrativa proceda dalla domanda del soggetto interessato a conseguire il titolo sul bene pubblico, mentre gli altri controinteressati possono prendere parte alla selezione formulando a loro volta distinte proposte negoziali.

(2) La Direttiva 2014/123/CE (c.d. Direttiva Bolkenstein) si applica anche alle concessioni demaniali marittime.

(3) L’amministrazione pubblica è dotata di discrezionalità nel dettare le regole di una gara, ma queste devono essere tali da assicurare la parità di condizioni (nella fattispecie è stata ritenuta illegittima la prevalenza attribuita, senza congrua motivazione, al criterio di rapida ripresa dell’attività, che favoriva indebitamente il soggetto che già si trovava nella detenzione degli spazi).

T.A.R. Liguria 6 maggio 2019, pag. 545.

(4) I criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell’osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento i quali, in forza dell’art. 117, secondo comma, lett. e) Cost., vengono ricompresi negli ambiti riservati alla competenza esclusiva statale. Conseguentemente, l’art. 2, comma 2 della legge reg. Liguria n. 26, 2017 e le connesse disposizioni di cui al comma 1 e al comma 3 del medesimo

Demanio aeroportuale: 7

Legge regione Sicilia n. 8/2019: 8

articolo, andando ad incidere in senso limitativo su materie che sono di competenza esclusiva statale si pongono in contrasto con l’articolo 117, secondo comma lettera e), Cost. Alla stregua delle considerazioni che precedono, la disposizione impugnata di cui all’articolo 4 della stessa legge è altresì illegittimo in quanto, prevenendo la fissazione di una durata minima e massima delle nuove concessioni demaniali, va a disciplinare una materia riservata alla competenza dello Stato inerente alla disciplina della tutela della concorrenza.

Cost. Corte Cost. 9 gennaio 2019, pag. 440.

(5) Ogni qual volta si verifichi una vicenda traslativa del compendio di beni, mobili e immobili, costituenti il “proprium” della concessione, il nuovo titolare può subentrare nella concessione, sempre con provvedimento dell’Amministrazione concedente, ma senza il consenso del precedente titolare della concessione, essendo quest’ultimo sprovvisto del potere di condizionare la volta della concessione, da parte della P.A., in favore del soggetto in cui favore la vicenda traslativa si è verificata.

(6) Il caso dell’autorizzazione al subingresso in una concessione demaniale marittima non rientra, neanche per via d’interpretazione estensiva, in nessuno dei casi, espressi, d’esclusione dall’operatività del silenzio-assenso ex art. 20, comma 4, l. 241/90.

T.A.R. Campania, Sez. Salerno, 12 luglio 2018, n. 1074, pag. 849.

Diritto del mare

(7) La società Aeroporto di Genova S.p.a. non può essere qualificata come organismo di diritto pubblico ai fini dell'art. 3 del d.lgs. n. 50/2016 (Codice dei Contratti Pubblici) e rientra invece nella categoria degli "enti aggiudicatori" di cui al punto 1.2 della lett. e) del citato art. 3. Tali soggetti sono tenuti ad applicare le norme del Codice dei Contratti Pubblici, per la parte relativa ai settori speciali, solo se l'affidamento si pone in rapporto di mezzo a fine rispetto al settore speciale di pertinenza.

T.A.R. Liguria 19 giugno 2019, pag. 855.

(8) Le norme di cui agli artt. 1.2, 2, 3.7 e 5 della Legge della Regione Sicilia 7 giugno 2019 n. 8, in tema di disciplina dei marina resort, non incidono sui requisiti per l'ottenimento delle relative concessioni demaniali e sui criteri e le modalità per l'affidamento di tali concessioni; le norme in questione pertanto non sono in contrasto con l'art. 117.2.e) della Costituzione, dal momento che non intaccano la competenza esclusiva dello Stato in materia di tutela della concorrenza.

Corte Cost. 23 luglio 2020, n. 161, pag. 1122.

DIRITTO DEL MARE

Art. 87 UNCLOS: 1

Art. 17 Convenzione di Vienna 20 dicembre 1988: 2

(1) L'art. 87 della Convenzione sul Diritto del mare di Montego Bay del 1982 stabilisce che nelle acque internazionali lo Stato di bandiera è il solo soggetto normalmente legittimato ad esercitare poteri coercitivi sulle navi iscritte nei propri registri.

(2) In base all'art. 17 della Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988 sulla repressione del traffico illecito di stupefacenti, i poteri di intervento di uno Stato diverso da quello di bandiera su navi private in navigazione in acque internazionali sono inderogabilmente vincolati al consenso discrezionale dello Stato di bandiera e vanno necessariamente modulati sullo specifico contenuto della autorizzazione da questo rilasciata. In presenza di una autorizzazione circoscritta alla visita della nave in questione, non possono quindi essere adottati provvedimenti privativi della libertà personale.

Cass., Sez. IV Penale, 28 marzo 2019, n. 13596, pag. 134.

(3) Per condivisibile opzione ermeneutica del Giudice delle Leggi (v. corte cost. sentenza n. 35/2000), le unità navali della Guardia di Finanza sono considerate navi da guerra solo "quando operano fuori dalle acque territoriali ovvero in porti esteri ove non vi sia una autorità consolare".

Art. 1100 Cod. Nav.: 3

Convenzione Sar: 4, 5, 6, 7

Operazioni Sar: 8, 9, 10, 11

Trib. di Agrigento 2 luglio 2019, nave "Sea Watch 3", pag. 518.

(4) Per poter essere qualificata "nave da guerra", una unità della Guardia di Finanza deve, secondo quanto previsto dall'art. 239 del d.lgs. n. 66/2010, essere comandata da "un Ufficiale di Marina al servizio dello Stato e iscritto dell'apposito registro degli Ufficiali o documento equipollente".

(5) A norma della Convenzione SAR, l'obbligo di fornire un luogo sicuro o di assicurare che esso sia fornito grava sul Governo responsabile per la regione SAR in cui è avvenuto il recupero.

(6) L'obbligo di prestare soccorso dettato dalla Convenzione internazionale SAR di Amburgo non si esaurisce nell'atto di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare traendoli a bordo della nave soccorritrice, ma comporta l'obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro (c.d. "place of safety").

(7) Pur non prevedendo le norme internazionali che il "place of safety" possa essere esclusivamente a terra, non può essere qualificato come "place of safety" ai fini della Convenzione SAR di Amburgo una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi meteorologici avversi, non consente il ri-

petto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Neppure può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può essere effettuata sulla nave.

Cass., Sez. III Penale, 20 febbraio 2020, n. 6626, nave "Sea Watch 3", pag. 465.

(8) Sulla base della normativa internazionale di riferimento (Convenzione SOLAS e Convenzione SAR) e della normativa italiana di attuazione, l'autorità preposta all'individuazione del Place of Safety (POS) è il Ministero dell'Interno, senza alcuna autonomia decisionale in capo al Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera quali autorità preposte all'istituzione e gestione del MRCC Italia.

(9) Quando lo Stato competente per le operazioni SAR (Search and Rescue) nella propria zona SAR non interviene, lo "Stato di primo contatto" in una operazione SAR è lo Stato che interviene direttamente, con

mezzi propri o mediante il coordinamento di operazioni condotte da altri soggetti; tale Stato è quindi tenuto a portare a compimento le operazioni di soccorso comprensive dell'indicazione di un POS (Place of Safety).

(10) Qualora le operazioni SAR siano svolte da nave privata in autonomia e senza alcun coordinamento con i centri di soccorso con gli Stati limitrofi, ai sensi della Convenzione SAR lo "Stato di primo contatto" è quello della bandiera della nave che ha provveduto al salvataggio.

(11) Pur dando atto dell'inadeguatezza della normativa internazionale rispetto al fenomeno migratorio e all'attuale prassi, non è configurabile in capo all'Italia un obbligo di indicare un POS (Place of Safety) in relazione ad una operazione SAR (Search and Rescue) condotta da una nave privata di bandiera tedesca, nella zona SAR libica, senza alcuna attività di coordinamento da parte delle autorità italiane, non potendosi in tali circostanze definire l'Italia "Stato di primo contatto".

Trib. di Roma - Coll. Minist. 21 novembre 2019, nave "Alan Kurdi", pag. 531.

DOGANA

Art. 201 c.d.c.: 1, 2

Art. 203 C.DC.: 3, 4, 5

(1) A norma dell'art. 201.3 c.d.c., quando una dichiarazione è resa in base a dati che determinano la mancata riscossione, totale o parziale, dei dazi dovuti per legge, le persone che hanno fornito i dati necessari alla stesura della dichiarazione e che erano o avrebbero dovuto essere a conoscenza della erroneità possono essere considerati debitori; inoltre, l'art. 38 del d.P.R. n. 42/1973 vincola all'obbligazione tributaria tutti coloro comunque ingeritisi, sia pure in via meramente fattuale, nell'operazione di importazione.

(2) In ipotesi di rappresentanza diretta, delle eventuali inesattezze della dichiarazione risponde il rappresentato, quale dichiarante ex art. 201 c.d.c., mentre ai fini della configurabilità di una responsabilità dello spedizioniere occorre – con onere probato-

Spedizioniere in rappresentanza indiretta: 6

rio a carico dell'Ufficio – che vi sia una autonoma condotta attiva di partecipazione alla irregolare introduzione della merce in dogana e un elemento soggettivo di conoscenza o ragionevole conoscibilità della sua irregolarità.

Cass., Sez. IV Penale, 28 marzo 2019, n. 13596, pag. 136.

(3) Un'inosseranza dell'obbligo di presentare una merce vincolata al regime di transito comunitario esterno all'ufficio doganale di destinazione fa sorgere un'obbligazione doganale sulla base dell'art. 203 del Regolamento n. 2913/92, come modificato dal Regolamento n. 1791/2006 allorché la merce è uscita dal territorio doganale dell'Unione europea e il titolare di detto regime non è in grado di produrre documenti

Giurisdizione

conformi all'art. 365.3 del Regolamento n. 2454/1993.

(4) La nozione di sottrazione al controllo doganale deve essere intesa nel senso che comprende qualsiasi azione od omissione che abbia come risultato di impedire, anche solo momentaneamente, all'autorità doganale competente di accedere ad una merce sotto vigilanza doganale e di effettuare i controlli previsti dell'art. 37.1 del Codice Doganale Comunitario. In caso di sottrazione al controllo doganale di merce soggetta a dazi all'importazione, l'art. 203 C.D.C. fa sorgere un'obbligazione doganale a carico di una pluralità di soggetti, tra i quali anche gli spedizionieri che accettino le merci sapendo che esse sono soggette al regime di transito comunitario. A tal fine la nozione di spedizioniere deve essere interpretata nel senso che essa designa ogni persona, compreso il subspedizioniere, che realizzi il trasporto effettivo delle merci in regime di transito.

(5) Perché lo spedizioniere possa essere soggetto all'obbligo di presentare le merci

intatte all'ufficio doganale di destinazione sono richieste due condizioni: da un lato, l'accettazione delle merci, che presuppone la presa in consegna fisica e la detenzione materiale; dall'altro la consapevolezza, al momento dell'accettazione della loro collocazione in regime di transito comunitario.

Cass., Sez. V, 27 giugno 2019, n. 17238, pag. 147.

(6) Lo spedizioniere che abbia presentato merci in dogana per conto terzi, ma in nome proprio, risponde in via solidale con il soggetto per conto del quale la merce medesima è stata presentata in dogana, di tutti i dazi, le imposte e gli accessori dovuti, a qualsiasi titolo, in relazione all'operazione commerciale, essendo tale figura di rappresentante indiretto, anche per la sua preparazione professionale, in grado di valutare la veridicità dei documenti trasmessigli e dunque consapevole dell'irregolarità dell'introduzione delle merci nel territorio della Comunità.

Corte di Cassazione, Sez. Trib., 4 giugno 2019, n. 15207, pag. 139.

FORO PROROGATO

Art. 23. 1 regolamento (Ce) n. 44/2001: 1

(1) La proroga del foro non consente la *vis attractiva* di fronte al giudice designato da uno solo dei convenuti.

Cass., S.U., 27 dicembre 2018, n. 33535, pag. 734.

GIURISDIZIONE

Art. 5.1.b regolamento (Ce) n. 44/2001: 5
Artt. 15.5 e 16.5 regolamento (ue) n.
1215/2012: 4

Art. 6.1 regolamento (ce) n. 44/2001: 1

(1) Le disposizioni della Sezione 2 del Regolamento (CE) n. 44/2001 pongono norme sulla competenza territoriale che indicano contestualmente sia l'ordinamento avente la giurisdizione sia il singolo giudice all'interno del medesimo ordinamento territorialmente competente per decidere la controversia. In particolare, l'art. 6.1 del Regolamento (CE) n. 44/2001 prevede la possibi-

Clausola di scelta del foro contenuta in formulario di polizza di carico sul sito web del vettore: 6

Trasporto aereo: 2, 3

lità per l'attore di citare in giudizio una pluralità di convenuti nel foro del domicilio di uno di essi, consentendo in tal modo che la *vis attractiva* si produca unicamente a beneficio del giudice del luogo in cui uno di essi è domiciliato, così dettando anche una regola sulla competenza territoriale. Da ciò consegue l'inoperatività dei criteri di competenza orizzontale previsti dalla legge processua-

le nazionale al fine di individuare il giudice territorialmente competente in relazione alle domande proposte nei confronti dei convenuti non domiciliati nello Stato.

Cass., S.U., 27 dicembre 2018, n. 33535, pag. 734.

(2) Il criterio di collegamento previsto dall'art. 33.1 della Convenzione di Montreal del 1999 e costituito dallo stabilimento del vettore a cura del quale il contratto è stato concluso deve essere interpretato alla luce del complessivo sistema di determinazione della giurisdizione in materia di trasporto aereo, nel quale, insieme all'esigenza di indicatori certi e determinabili, si rinviene quella di correttivi idonei a non vanificare l'accesso alla giustizia per i viaggiatori. Pertanto, in caso di contrattazione on-line, si deve ritenere che il criterio costituito dalla localizzazione dello stabilimento del vettore tramite il quale è stato concluso il contratto deve essere individuato nel luogo in cui l'acquirente del titolo di viaggio sia portato a conoscenza dell'accettazione della proposta formulata in via telematica e quindi nel domicilio del passeggero.

Cass. S.U. 8 luglio 2019, n. 18257, pag. 448.

(3) L'art. 7.5 del Regolamento (UE) n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che i giudici di uno Stato membro non hanno giurisdizione in relazione ad una domanda di compensazione pecuniaria in base all'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004, proposta da un passeggero nei confronti di un vettore aereo domiciliato in un altro Stato membro, sulla base della sola circostanza che tale vettore abbia nello Stato del Giudice adito una sede secondaria, qualora tale sede secondaria non sia stata coinvolta nel rapporto giuridico tra passeggero e vettore.

Corte di giustizia UE, Sez. VI, 11 aprile 2019, pag. 398.

(4) Gli artt. 15.5. e 16.5 del Regolamento (UE) n.1215/2012 devono essere interpretati nel senso che la clausola attributiva di competenza prevista in un contratto di assicurazione che copre un "grande rischio", ai sensi di quest'ultima disposizione, stipulato tra il contraente dell'assicurazione e l'assicuratore, non è opponibile alla persona assicurata dal contratto medesimo, che non sia un professionista del settore delle assicurazioni, non abbia sottoscritto questa clausola e sia domiciliata in uno Stato membro diverso da quello del domicilio del contraente dell'assicurazione e dell'assicuratore.

Corte di giustizia UE, Sez. VI, 27 febbraio 2020, pag. 1088.

(5) Ai fini dell'art. 5.1.b), del Regolamento (CE) n. 44/2001, il luogo di consegna deve indentificarsi nel luogo di prevista e pattuita consegna materiale dei beni, potendosi derogare a tale criterio solo in presenza di una specifica pattuizione volta ad attribuire con chiarezza al luogo del passaggio dei rischi valenza anche di luogo di consegna della merce, tale non potendosi considerare la clausola FCA, che non palesa la chiara ed univoca volontà della parti di stabilire il luogo di consegna della merce.

Cass., S.U., 28 giugno 2019, n. 17566, pag. 1124.

(6) Non può dirsi accettata dal caricatore una clausola di scelta del foro contenuta nel formulario di polizza di carico pubblicato sul sito web del vettore, qualora la polizza di carico non sia stata emessa ed il formulario non sia mai stato portato a conoscenza del caricatore.

U.S.D.C. – Southern District of New York 26 febbraio 2020, pag. 1196.

Imposte e tasse

IMPOSTE E TASSE

Aree portuali: 1

Contributi ART: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20

Iva: 17

Tarsu: 18, 19

(1) In tema di ICI, sono assoggettate al pagamento dell'imposta in quanto non classificabili in categoria E, le aree c.d. scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenziale produttiva di reddito.

Cass., Sez. V, 12 aprile 2019, n. 10287, pag. 765.

(2) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali.

T.A.R. Piemonte 8 marzo 2018, n. 00287, pag. 535.

(3) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. Sotto questo profilo non rileva, rispetto agli operatori di logistica, l'esercizio di funzioni regolatorie nei confronti di gestori di infrastrutture.

T.A.R. Piemonte 29 marzo 2018, n. 00392, pag. 536.

(4) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. Sotto questo profilo non rileva, rispetto ai vettori aerei, l'esercizio di funzioni regolatorie nei confronti di gestori di infrastrutture aeroportuali.

T.A.R. Piemonte 17 aprile 2018, n. 00455, pag. 537.

(5) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. Sotto questo profilo non rileva, rispetto alle imprese di autotrasporto, l'esercizio di funzioni regolatorie nei confronti di gestori di infrastrutture.

T.A.R. Piemonte 2 maggio 2018, n. 00511, pag. 538.

(6) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, mediante l'adozione, anteriormente alla delibera di determinazione dei contributi, di specifici provvedimenti, non essendo al riguardo sufficiente il mero avvio di un procedimento amministrativo.

T.A.R. Piemonte 2 maggio 2018, n. 00513, pag. 539.

(7) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. Sotto questo profilo non rileva, rispetto agli operatori dell'autotrasporto e della logistica, l'esercizio di funzioni regolatorie nei confronti di gestori di infrastrutture.

T.A.R. Piemonte 21 maggio 2018, n. 00631, pag. 540.

(7) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le

proprie funzioni regolatorie istituzionali; non rileva invece che detta Autorità possa teoricamente esercitare le proprie competenze nei confronti di tali imprese, né che ART sia intervenuta nella regolazione dell'accesso alle infrastrutture portuali, né che la stessa ART sia investita della gestione dei reclami dei passeggeri in base al Regolamento (UE) n. 1177/2010

T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00296, pag. 541.

(8) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali; non rileva invece che detta Autorità possa teoricamente esercitare le proprie competenze nei confronti di tali imprese, né che la stessa Autorità sia investita della gestione dei reclami dei passeggeri in base al Regolamento (UE) n. 1177/2010.

T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00297, pag. 542.

(10) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, non rilevando invece che detta Autorità possa teoricamente esercitare le proprie competenze nei confronti di tali imprese.

T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00298, pag. 543.

(11) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, non rilevando invece che detta Autorità possa teoricamente esercitare le proprie competenze nei confronti di tali imprese.

T.A.R. Piemonte 18 marzo 2019, n. 00299, pag. 544.

(12) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali; a tali fini non costituisce attività di regolazione nel settore del trasporto marittimo di passeggeri la competenza attribuita alla ART di organismo responsabile per l'applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010 con il compito di istruzione e decisione dei reclami dei passeggeri e determinazione delle relative sanzioni.

T.A.R. Piemonte 24 luglio 2019, n. 00834, pag. 566.

(13) A seguito della modifica intervenuta nella formulazione dell'art. 37 del d.l. n. 210/2011 per effetto del d.l. n. 109/2018, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie o le altre competenze ad essa attribuite; non risulta però che tali funzioni o tali competenze siano state esercitate nei confronti delle imprese di trasporto merci su strada, che non sono quindi tenute al pagamento dei contributi in questione.

T.A.R. Piemonte 29 gennaio 2020, n. 00080, pag. 567.

(14) A seguito della modifica intervenuta nella formulazione dell'art. 37 del d.l. n. 210/2011 per effetto del d.l. n. 109/2018, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti dalle imprese che esercitino attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie o le altre competenze ad essa attribuite; le funzioni attribuite alla ART in relazione al Regolamento (CE) n. 1177/2010 in tema di diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo, rendono quindi le imprese operanti nel settore delle crociere obbligate al pagamento del contributo.

T.A.R. Piemonte 10 febbraio 2020, n. 00115, pag. 568.

Imposte e tasse

(15) I contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti dalle imprese che esercitano attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie; i provvedimenti della ART in tema di manovre ferroviarie e di accesso alle infrastrutture ferroviarie costituiscono esercizio di tali funzioni in relazione alle imprese che gestiscono piattaforme logistiche, che sono quindi obbligate al pagamento del contributo.

T.A.R. Piemonte 10 febbraio 2020, n. 00118, pag. 569.

(16) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitano attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. Sotto questo profilo non rileva, rispetto alle imprese di autotrasporto, l'esercizio di funzioni regolatorie nei confronti di gestori di infrastrutture.

Cons. di Stato, Sez. VI, 19 dicembre 2019, n. 08582, pag. 467.

(17) In caso di vendita con clausola "franco fabbrica", il cedente ha diritto all'esenzione IVA ove fornisca la prova documentale della effettiva dislocazione della merce nel territorio dello Stato membro di destinazione o di "fatti secondari", da cui desumere la presenza delle merci in un territorio diverso dallo Stato di residenza, ovvero, se la documentazione sia in possesso di terzi non collaboranti e non sia acquisibile da altri soggetti, di aver espressamente concordato, nei contratti stipulati con vettore, spedizioniere

e cessionario, l'obbligo di consegna del documento e, a fronte dell'altrui inadempimento, di aver esperito ogni utile iniziativa giudiziaria.

Cass., Sez. Trib., 12 febbraio 2019, n. 4045, pag. 119.

(18) La TARSU è una tassa, ossia un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare in relazione ad una utilità che egli trae dallo svolgimento di un'attività svolta da un ente pubblico ed il relativo potere impositivo spetta quindi al soggetto che espleta il servizio. All'interno dei Porti senza istituzione dell'Autorità di sistema portuale, la natura demaniale del bene non costituisce elemento idoneo ad escludere il potere impositivo dell'Ente comunale.

(19) La stipulazione di un contratto di ormeggio (equiparabile ad un contratto di locazione) non è circostanza idonea a sottrarre al locatore la detenzione dell'area concessa in uso al diportista ed a trasferire in capo a quest'ultimo l'obbligo tributario relativo al pagamento della TARSU.

Cass., Sez. V, 16 febbraio 2018, n. 3798, pag. 109.

(20) Come si ricava anche dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, i contributi alla Autorità di Regolazione dei Trasporti sono dovuti solo dalle imprese che esercitano attività nei confronti delle quali l'Autorità abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, non rilevando invece che detta Autorità possa teoricamente esercitare le proprie competenze nei confronti di tali imprese.

T.A.R. Piemonte 16 settembre 2020, n. 00538, pag. 1176.

INQUINAMENTO DELLE ACQUE TERRITORIALI

Massimo tenore di zolfo del combustibile usato dalle navi passeggeri in servizio di linea:
1, 2

(1) Non può essere utilmente invocato il principio di buona fede, non potendosi ravvisare nella condotta dei ricorrenti un errore incolpevole. Ai fini della esclusione per una nave da crociera del limite dell'1,5 m/m di zolfo del carburante previsto per le navi di linea ai fini della sussistenza, sotto il profilo soggettivo, di un errore incolpevole occorre che esso trovi causa in un fatto scusabile, situazione questa che se può rinvenirsi in presenza di atti o circostanze positive tali da ingenerare una certa convinzione sul significato della norma, certamente non può essere identificata nella mera asserita incertezza del

dettato normativo, specie se causata da una errata soggettiva percezione dello stesso, trattandosi di condizione sempre superabile, anche mediante una richiesta di informazioni alla p.a.

Trib. di Genova 13 giugno 2017, M/n "Orchestra", pag. 477.

(2) Il divieto di uso nelle acque territoriali di combustibile con un tenore di zolfo superiore all'1,5% è applicabile anche alle navi da crociera.

Trib. di Genova 19 gennaio 2017, pag. 476.

LAVORO MARITTIMO

Disciplina dei licenziamenti individuali: 1

(1) Stante la piena equiparazione tra il personale navigante delle imprese di navigazione e gli altri lavoratori a seguito dell'intervento della Corte Costituzionale del 3 aprile 1987 n. 96, al licenziamento individuale del

personale marittimo è applicabile il d.lgs. n. 23/2015 (c.d. Jobs Act).

Trib. di Venezia, Sez. Lav., 18 novembre 2019, pag. 530.

LAVORO NAUTICO

Regolamento (Ce) n. 883/2004: 1

(1) L'art. 11.3.e) del Regolamento (CE) n. 883/2004, come modificato dal Regolamento (UE) n. 465/2012, deve essere interpretato nel senso che una fattispecie in cui una persona, pur svolgendo attività lavorativa come marittimo alle dipendenze di un datore di lavoro stabilito in uno Stato membro, su una nave battente bandiera di uno Stato terzo che navighi al di fuori del territorio del-

l'Unione europea, abbia conservato la residenza nel proprio Stato membro d'origine, ricade nella sfera di applicazione di tale disposizione, ragione per cui la normativa nazionale applicabile è quella dello Stato membro di residenza della persona medesima.

Corte di giustizia UE, Sez. III, 8 maggio 2019, pag. 421.

Nave

LAVORO PORTUALE

Fornitura di lavoro temporaneo: 1

(1) Le imprese di cui all'art. 17, comma 2, della Legge n. 84/1994, le quali espletano l'attività di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali, non sono sottratte al regime della concorrenza di mercato agli effet-

ti del recupero degli sgravi contributivi concessi su contratti di formazione e lavoro, integranti aiuti di Stato incompatibili con il mercato comune.

Cass., Sez. Lavoro, 14 febbraio 2019, n.4432, pag. 747.

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ

Art. 1.2 Convenzione LLMC: 2, 3

(1) La Convenzione LLMC, come le altre convenzioni di diritto internazionale uniforme, deve essere interpretata in modo autonomo, senza riferimento a concetti di diritto nazionale, ma in base a regole interpretative generalmente condivise, come quelle previste dalla Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati del 1969.

(2) Ai fini dell'art. 1.2 della Convenzione LLMC, il termine "manager" deve essere inteso come riferito ad un soggetto al quale l'armatore abbia affidato un complesso di funzioni al fine di far sì che la nave sia ope-

Convenzione LLMC: 1

rata in sicurezza, dotata di equipaggio adeguato, in stato di manutenzione ed impiegata con profitto.

(3) In relazione ad una chiatta priva di equipaggio proprio, la nozione di "operator" di cui all'art. 1.2 della Convenzione LLMC comprende il soggetto che, con il consenso dell'armatore e con proprio personale, provvede alla operatività materiale della chiatta (per es. curandone l'ancoraggio).

QBD - Adm. Court 22 maggio 2020, pag. 1179.

NAVE

Art. 92.2 UNCLOS: 1

(1) A differenza del caso di locazione a scafo nudo e conseguente sospensione della registrazione (come previsto dagli artt. 145.1, 156 e 161 cod. nav.), la contemporanea registrazione nei registri di due Stati, in modo che la nave possa utilizzare, a seconda della convenienza, l'una o l'altra bandiera, comporta che la nave, ai sensi dell'art. 92.2

UNCLOS, debba considerarsi priva di nazionalità. Ne deriva, tra l'altro, che la nave non può considerarsi come battente la bandiera di uno Stato ai fini dell'attribuzione dell'origine preferenziale a prodotti ittici pescati da tale nave

Cass., Sez. Trib., 6 giugno 2019, n. 15338, pag. 145.

Noleggio

NOLEGGIO

Clausola “safe berth”: 1, 4
 COA: 6, 7
Nozione di “safe berth”: 2
Prova del contratto: 5

Responsabilità extracontrattuale del charterer per la sicurezza dell’ormeggio: 3
Time charter-party: 8
Voyage charter-party: 9, 10

(1) Un porto è considerato “safe” quando la nave può ormeggiarvi, sostarvi e ripartirne senza che, in mancanza di eventi straordinari, essa sia esposta a pericoli che non possono essere evitati con una condotta nautica diligente.

(2) La garanzia di “safe berth” prescinde dal grado di diligenza del charterer.

(3) Il proprietario di una banchina non garantisce la sicurezza di una nave che venga ad ormeggiare, ma è tenuto ad esercitare una ragionevole diligenza nell’accertare che la banchina e le rotte di accosto siano in ordinarie condizioni di sicurezza.

U.S. Court of Appeals 3rd Circuit 29 marzo 2018, nave “Athos I”, pag. 247.

(4) La clausola con la quale il charterer si impegna a designare “a safe place or wharf” ha natura di warranty e pone a carico del charterer un’obbligazione assoluta, rispetto alla quale non rileva la diligenza o meno dello stesso charterer.

U.S. Supreme Court 30 marzo 2020, nave “Athos I”, pag. 254.

(5) Nel giudizio *ex art. 98 L. Fall.* la valutazione del materiale probatorio va eseguita in base alle regole processuali del diritto italiano, in particolare per quanto attiene l’esistenza (in ipotesi desumibile da uno scambio di messaggi con il broker) di un contratto di noleggio opponibile alla procedura.

Trib. di Milano, Sez. Fall., 28 maggio 2019, pag. 233.

(6) La parte che invochi una clausola, contenuta in un COA, di esclusione da responsabilità per verificarsi di un evento di forza maggiore, deve superare il “but for test” e cioè dimostrare che, in assenza dell’evento di forza maggiore, essa sarebbe stata in grado di adempiere.

(7) In caso di inadempimento del charterer ad un COA, consistente nella interruzione

ne delle caricazioni, il risarcimento del danno deve essere calcolato secondo i normali criteri, indipendentemente dal fatto che eventi successivi avrebbero comunque impedito al charterer di presentare per l’imbarco il carico contrattualmente previsto.

UK Court of Appeal 27 giugno 2019, pag. 575.

(8) Una clausola in un time charterparty, che imponga al noleggiatore, a pena di decadenza, di presentare entro un determinato termine eventuali reclami “*accompanied by all available supporting documents (whether relating to liability or quantum or both)*”, deve essere interpretata nel rispetto della sua formulazione letterale e quindi in senso ampio, in modo tale da comprendere tutti i documenti ai quali la parte possa riferirsi nel giudizio di fronte agli arbitri per sostenere le proprie argomentazioni.

QBD – Comm. Court 13 novembre 2019, nave “Tiger Shangai”, pag. 570.

(9) Una clausola in un voyage charterparty, che imponga all’armatore, a pena di decadenza, di presentare entro un determinato termine eventuali reclami per contro-stallie “*with all supporting documents*”, deve essere interpretata nel senso che detti documenti non devono necessariamente essere inviati insieme alla richiesta, ma possono essere già a mani del noleggiatori o comunque inviati dall’armatore in qualsiasi momento purché entro il suddetto termine.

QBD – Comm. Court 11 dicembre 2019, nave “Amalie Essberger”, pag. 572.

(10) L’obbligo del charterer che abbia richiesto la consegna del carico senza polizza di carico di fornire una garanzia che consenta di evitare il sequestro della nave, o di ottenerne il rilascio, deve essere adempiuto nel più breve tempo possibile e la garanzia in questione deve essere fornita in una forma, per un importo ed alle condizioni che la cor-

Porti

te del luogo ove è stato effettuato il sequestro ritenga idonei per disporre la revoca del sequestro.

QBD – Commercial Court 27 Aprile 2020, nave “Miracle Hope”, pag. 885.

(11) Le controstallie costituiscono “liquidated damages” rispetto ai danni conseguenti alla inutilizzabilità della nave per la mag-

giore durata delle operazioni di carico/scarico, ma non precludono all’armatore il risarcimento di ulteriori danni derivanti da altre conseguenze di tale maggiore durata [nella fattispecie deterioramento del carico e relativa responsabilità].

QBD – Commercial Court 7 settembre 2020, nave “Eternal Bliss”, pag. 1194.

PORTI

Pilotaggio: 1, 2

Regolamento di disciplina delle attività a terminale marittimo: 3

(1) Le funzioni ed i compiti del pilota rappresentano non solo un ausilio alla conduzione della nave nelle delicate fasi di approccio, manovra all’interno del bacino portuale, ormeggio e disormeggio, ma, anche e soprattutto, un servizio reso nell’interesse della sicurezza della navigazione, della tutela dell’ambiente e del mantenimento degli standard di security.

(2) È legittimo il provvedimento che neghi la possibilità di pilotaggio a distanza a mezzo VHF avendo accertato che l’osservazione dalla torre piloti non garantisce la piena e diretta visibilità dell’intera area portuale.

T.A.R. Sicilia 17 ottobre 2019, pag. 246.

(3) Il regolamento con il quale la Capitaneria di Porto disciplina lo svolgimento del servizio di rimorchio costituisce atto di normazione secondaria, di valenza generale, per il quale il termine di impugnazione decorre dalla pubblicazione.

T.A.R. Lazio 14 ottobre 2019, pag. 245.

(4) È legittimo il provvedimento con il quale la Capitaneria di Porto vieta alle navi di

Rimorchio: 4, 5

utilizzare esclusivamente i propri motori nella manovra di disormeggio, senza ricorrere all’ausilio di rimorchiatori, in quanto tale divieto sia motivato dalle esigenze di (i) evitare la produzione di ulteriori danni alle banchine già oggetto di fenomeni di degrado, (ii) prevenire la produzione di danni alle opere non ancora coinvolte da tali fenomeni, (iii) assicurare la sicurezza della navigazione portuale e la pubblica incolumità.

(5) L’autoproduzione, disciplinata dall’art. 9 della legge n. 287/1990, del servizio di rimorchio è cosa diversa dalla auto-manovra; mentre l’autoproduzione implica che la nave utilizzi rimorchiatori di proprietà della società armatrice della nave (o di società da essa controllata), l’auto-manovra verrebbe condotta solo con i motori di bordo, senza ausilio di rimorchiatori. Il preminente interesse per la sicurezza della navigazione richiede che l’attività di disormeggio sia sempre condotta con rimorchiatori (siano essi del concessionario e del vettore).

Cons. di Stato, Sez. IV, 15 ottobre 2019, n. 7006, pag. 1151.

Raccomandatario

PRIVILEGI

Diritto di ritenzione ex artt. 2756 e 2761

cod. civ.: 1

Privilegio speciale ex art. 2761 cod. civ.: 2, 3, 4

(1) L'esecuzione forzata, qualunque ne sia la forma procedimentale, e quindi anche nell'ipotesi di cui all'art. 2797 cod. civ., cui rinviano gli artt. 2756 e 2761 cod. civ., non può aver luogo se non in presenza di un titolo esecutivo, come previsto dall'art. 474 cod. proc. civ.

Trib. di Piacenza 8 maggio 2018, pag. 178.

(2) La particolare procedura di soddisfacimento del credito del vettore di cui all'art. 2797 cod. civ. non richiede necessariamente la sussistenza di un titolo esecutivo.

(3) L'art. 5 del Regolamento (CE) 1346/2000 consente al creditore munito di privilegio speciale su beni situati in uno Stato membro diverso da quello nel quale è stata aperta una procedura concorsuale di procedere alla liquidazione di tali beni anche al di fuori di tale procedura.

Privilegi speciali sulla nave: 5

(4) I beni oggetto del privilegio speciale di cui all'art. 2761 cod. civ. si considerano "presso" il creditore quando si trovino in un luogo di cui il creditore stesso abbia piena disponibilità, potendo detenerle o direttamente o indirettamente come nel caso in cui si avvalga di sub-vettori o depositari.

Trib. di Verona 2 maggio 2018, pag. 177.

(5) I privilegi sulla nave che abbia mutato nazionalità nel periodo tra la loro nascita e la loro attuazione sono regolati, per quanto riguarda la loro originaria esistenza e validità dalla legge nazionale della nave al momento in cui essi sono sorti ed invece, per quanto concerne l'esercizio e la realizzazione della garanzia, dalla legge nazionale della nave all'epoca in cui la garanzia viene fatta valere.

Trib. di Oristano 21 febbraio 2019, pag. 208.

RACCOMANDATARIO

Individuazione del raccomandatario: 1, 2

(1) Ai sensi dell'art. 3 comma 2 l. 135/1977, il raccomandatario di una nave straniera, all'arrivo della stessa nel porto in cui opera, deve far pervenire al comandante del porto una nota da cui risultino il nome e l'indirizzo dell'armatore o del noleggiatore o del vettore, dal quale ha ricevuto il mandato. Posto che l'art. 2 comma 2 l. 135/1977 stabilisce che le attività proprie del raccomandatario marittimo possono essere svolte per mandato espresso o tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal vettore, nonché con o senza contratto di agenzia a carattere continuativo od occasionale, la qualifica di raccomandatario non può che essere attribuita in concreto alla luce dei comportamenti concludenti tenuti dalle parti.

Riconsegna di carico oggetto di misura cautelare: 3

Trib. di Venezia 14 marzo 2018, pag. 777.

(2) L'autorizzazione al custode di un carico, oggetto di misura cautelare ex art. 437 cod. nav. disposta a favore del vettore, alla riconsegna anticipata di parte di tale merce al destinatario, non rientra tra i poteri del raccomandatario, giacché, integrando un comportamento distante dalle attività oggetto del contratto di raccomandazione tipizzate dall'art. 2 della legge n. 135/1977, non può essere ricondotta neanche tra le altre attività ad esse analoghe e strumentali a tutela degli interessi affidati al raccomandatario (e, in particolare, ad un'attività analoga alla ricezione e consegna delle merci) previste dalla citata disposizione.

Cass., Sez. III, 26 settembre 2019, n. 23975, pag. 461.

Sequestro di nave

SALVATAGGIO

Naufraghi: 1

(1) Il dovere di soccorso non si esaurisce nella mera presa a bordo dei naufraghi, ma nella loro conduzione fino al porto sicuro.

Trib. di Agrigento 2 luglio 2019, nave "Sea Watch 3", pag. 518.

SEQUESTRO DI NAVE

Art. 3.4 Convenzione di Bruxelles 1952: 1
Artt. 9 e 3.4 Convenzione di Bruxelles 1952:
3

Nave non di proprietà del debitore: 2, 4, 5

(1) Tra le diverse interpretazioni dell'art. 3.4 della Convenzione di Bruxelles del 1952 in tema di sequestro di navi deve essere preferita quella estensiva, secondo la quale, per i crediti che sorgono in relazione ad una specifica nave, il sequestro può essere concesso anche quando il debitore non ne sia il proprietario, indipendentemente dall'esistenza di un privilegio sulla nave medesima.

Trib. di Savona 24 luglio 2019, nave "Iletrae", pag. 236.

(2) Il sequestro di una nave di un soggetto diverso dal debitore può essere concesso soltanto laddove possa affermarsi che il credito vantato dal ricorrente, in quanto privilegiato, sia assistito da diritto di seguito.

(3) La Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi, secondo quanto stabilito dall'art. 9, non crea alcun diritto di seguito né alcun lien che non siano riconosciuti dalla lex fori o dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 in tema di privilegi e ipoteche navali. Pertanto deve escludersi la sequestrabilità di navi di proprietà di soggetti diversi dal debitore per crediti, quand'an-

che marittimi, che non siano privilegiati, fatta eccezione per l'ipotesi, contemplata dall'art. 3.4 della stessa Convenzione di Bruxelles del 1952, di obbligazioni contratte dal conduttore nell'ambito di una locazione a scafo nudo.

Trib. di Oristano 21 febbraio 2019, nave "Virile", pag. 208.

(4) Il sequestro di una nave di un soggetto diverso dal debitore (anche qualora debitore sia il conduttore a scafo nudo della nave) può essere concesso soltanto laddove il credito vantato dal ricorrente sia assistito da privilegio e possa essere fatto valere in via esecutiva sulla nave sequestrate.

Trib. di Venezia 17 luglio 2019, nave "Sparta IV", pag. 235.

(5) Non sussistono i presupposti per il sequestro di una nave a garanzia di debiti contratti dal conduttore a scafo nudo in assenza di privilegio speciale che attribuisca al creditore ricorrente il diritto di agire esecutivamente sulla nave.

Trib. di Siracusa 16 settembre 2019, nave "FT Nervi", pag. 237.

Spedizione

SPEDIZIONE

Contratto concluso dal mandante con il vettore: 5

Contratto di locazione di container: 9

Colpa in eligendo: 6

Diritto francese: 3, 4

Legge applicabile: 1

Possibilità di conferimento dell'incarico da

parte del compratore: 2

Spedizioniere-vettore: 7, 8

(1) In forza dell'art. 4.1.b) del Regolamento (CE) n. 593/2008 ("Roma I"), il contratto di spedizione, in quanto contratto avente ad oggetto la prestazione di servizi, è regolato nei suoi aspetti sostanziali, ivi compresa la prescrizione, dalla legge dello Stato nel quale lo spedizioniere ha la residenza abituale. Resta invece soggetta alla legge italiana, in quanto lex fori regolatrice del processo, la determinazione degli oneri probatori che gravano su ciascuna delle parti.

(2) Sebbene nella prassi commerciale l'incarico allo spedizioniere venga normalmente conferito dal venditore, non si può escludere che detto incarico venga invece conferito dal compratore.

(3) Il diritto francese distingue la figura del "transitaire", che agisce ordinariamente nell'ambito di un mandato con rappresentanza e con un'obbligazione di mezzi, da quella del "commissionnaire de transport" sostanzialmente equivalente allo spedizioniere del diritto italiano.

(4) Nel diritto francese, il termine annuale di prescrizione previsto per i crediti derivanti dal contratto di trasporto non è applicabile ai crediti del "commissionnaire de transport" per lo svolgimento di operazioni doganali.

Trib. di Genova 22 maggio 2019, pag. 211.

(5) Qualora il contratto di trasporto venga stipulato direttamente tra mandante e vettore e lo stesso mandante paghi il nolo direttamente al vettore, senza che i documenti di trasporto menzionino il nome di chi sia intervenuto nelle trattative, l'attività di quest'ultimo deve essere qualificata come mandato o intermediazione e non come spedizione ai sensi dell'art. 1737 cod. civ.

(6) Al fine di escludere la responsabilità per colpa *in eligendo* non è sufficiente per il mandatario incaricato di reperire una nave per il trasporto allegare di aver fatto affida-

mento sulle informazioni fornite da altro intermediario, che di per sé non dava garanzie di affidabilità, intervenuto nella trattativa.

Trib. di Palermo 3 ottobre 2019, nave "Whitebox Volga", pag. 818.

(7) In mancanza di un contratto scritto, la assunzione della qualità di spedizioniere-vettore può essere desunta da una pluralità di indici tra i quali la visura camerale che indichi come attività della società l'autotrasporto di merci per conto terzi, l'essere lo spedizioniere indicato come soggetto al quale chiedere la consegna della merce ("*for the delivery of the goods please apply to*") nella *House Bill of Lading* e come *Consignee* nella *Sea Way Bill*, il comportamento tenuto ante causam, allorché al ricevimento del reclamo stragiudiziale non venga exceptio l'aver agito come mero mandatario ed invece si responsabilizzino gli altri soggetti coinvolti nell'operazione di trasporto, per essere da questi tenuti indenni dalle pretese dell'avente diritto al carico.

(8) Lo spedizioniere-vettore risponde della sottrazione della merce dovuta alla negligenza del soggetto da lui incaricato di curare il ritiro della merce dal terminal portuale che consegna la documentazione per il ritiro ad un soggetto senza curarsi di identificarlo.

Trib. di Milano 17 aprile 2019, pag. 796.

(9) La locazione di contenitori per il trasporto via mare non rientra tra le "operazioni accessorie" che l'art. 1737 cod. civ. pone a carico dello spedizioniere; è possibile però che lo stesso spedizioniere stipuli tale contratto di locazione in nome e per conto del mittente in forza di uno specifico mandato con rappresentanza. L'esistenza di tale mandato può essere desunta dalle circostanze del caso, tra le quali la spendita del nome del mandante come shipper nella polizza di carico.

Trib. di Genova 27 giugno 2019, pag. 800.

Trasporto aereo

STALLIE E CONTROSTALLIE

Natura delle controstallie: 1

(1) In mancanza di valide pattuizioni in merito alla legge applicabile o al momento di maturazione del credito per controstallie, trova applicazione l'art. 448 cod. nav. e pertanto le controstallie, che hanno natura di liquidazione forfettaria dei danni e delle spese

cagionate dalla mancata cooperazione del ricevitore alle operazioni di sbarco e svolgono funzioni analoghe ad una clausola penale, maturano giorno per giorno.

Trib. di Milano, Sez. Fall., 28 maggio 2019, pag. 233.

TITOLI RELATIVI ALLE MERCI

Polizza di carico: 1

(1) Le condizioni apparenti del carico non rientrano tra i dati dei quali il caricatore, a norma dell'art. III.5 delle Hague Rules, garantisce al vettore la correttezza. Pertanto, nel presentare le polizze di carico recanti la clausola "shipped in apparent good order and conditions", al comandante per la firma,

il charterer o lo shipper non garantiscono che il carico sia in tali condizioni, ma invitano il comandante a compiere la propria ragionevole valutazione al riguardo.

QBD - Comm. Court 31 gennaio 2020, pag. 1177.

TRASPORTO AEREO

Amministrazione straordinaria di Alitalia: 10
Art. 3.1.a) regolamento (Ce) n. 261/2004: 16
Art. 5.3 regolamento (Ce) n. 261/2004: 14, 17, 18
Art. 22 Convenzione di montreal 1999: 4
Art. 30.1 Convenzione di montreal 1999: 5
Art. 30.3 Convenzione di montreal 1999: 6
Art. 31 Convenzione di montreal 1999: 7

Art. 33 Convenzione di Montreal 1999: 9
Art. 45 Convenzione di montreal 1999: 8
Cancellazione o ritardo: 11
Convenzione di Montreal 1999: 1
Regolamento (Ce) n. 261/2004: 2, 3
Responsabilità dell'operatore di handling: 12
Trasporto di persone: 15
Volo compreso in pacchetto turistico: 13

(1) Il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione (siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale) sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal del 1999, con la conseguente inapplicabilità del termine di prescrizione biennale fissato dall'art. 35 di detta Convenzione.

Cass., Sez. III, 13 dicembre 2019, n. 32778, pag. 464.

(2) L'onere probatorio richiesto al vettore per andare esente dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria prevista dal

Regolamento (UE) n. 261/2004 per il caso di ritardo non è limitato all'allegazione e prova di una "circostanza eccezionale" (come definita dal Regolamento), tale da determinare il ritardo, ma si estende all'allegazione e prova dell'adozione di misure adeguate ad elidere le conseguenze dell'evento, fino al limite dell'esigibilità, secondo criteri di proporzionalità economica ed organizzativa.

Trib. di Busto Arsizio 4 gennaio 2020, pag. 533.

(3) Il provvedimento della Autorità di controllo del traffico aereo che, a causa di avverse condizioni meteo, sospenda le partenze, costituisce "circostanza eccezionale", che esonera il vettore aereo dal pagamento della

Trasporto aereo

compensazione pecuniaria pervista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 per il caso di ritardo.

UK Court of Appeal 6 febbraio 2019, pag. 574.

(4) Salvo il caso di dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna, il limite risarcitorio del vettore aereo di cui all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 è sostanzialmente invalicabile, indipendentemente dalle circostanze dalle quali sorge l'obbligazione risarcitoria, con la sola esclusione del fatto doloso o intenzionale del vettore.

(5) L'operatore di handling deve essere considerato preposto del vettore ai fini dell'art. 30.1 della Convenzione di Montreal del 1999.

(6) In base all'art. 30.3 della Convenzione di Montreal del 1999, in caso di condotta intenzionale o temeraria del preposto del vettore, è dovuto il risarcimento integrale del danno, purché tale danno si sia verificato allorché la merce si trovava nella piena disponibilità di tale preposto.

(7) Il termine di decadenza di cui all'art. 31 della Convenzione di Montreal del 1999 non si applica alle ipotesi di perdita parziale della merce.

(8) In base all'art. 45 della Convenzione di Montreal del 1999, il vettore contrattuale ed il vettore di fatto rispondono sia unitamente che disgiuntamente per la perdita della merce.

Trib. di Roma 18 ottobre 2018, pag. 192.

(9) L'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999 disciplina i criteri di collegamento ai fini della giurisdizione, ma non riguarda invece i criteri di competenza territoriale, che restano regolati dalle norme del codice di procedura civile.

(10) L'ammissione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi non rende improcedibile il giudizio civile per il risarcimento di danni da inadempimento del contratto di trasporto aereo.

(11) In caso di cancellazione e/o ritardo sono dovuti al passeggero, oltre alla compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento

(CE) n. 261/2004, anche il danno patrimoniale (rimborso spese per posteggi auto all'aeroporto, noleggio auto, pasti, pernottamenti, taxi, perdita di giornate lavorative) e, qualora i disagi si siano tradotti in uno stato di malattia, anche il danno non patrimoniale.

Giudice di Pace di Trieste 18 gennaio 2019, pag. 834.

(12) L'articolo 8.1 dello Standard Ground Handling Agreement prevede un esonero di responsabilità dell'operatore di handling, con il limite del comportamento temerario e con previsione dell'evento; incombe all'operatore di handling la prova che la sua attività o inattività, in rapporto causale con l'inadempimento, non integri un comportamento di tale tipo.

Cass., Sez. III, 15 giugno 2020, n. 11588, pag. 775.

(13) In caso di cancellazione di un volo aereo compreso in un pacchetto turistico, il tour operator ed il vettore aereo sono responsabili in solido nei confronti dei passeggeri per il risarcimento del danno, ivi compreso il danno da vacanza rovinata, nonché per il pagamento della compensazione pecuniaria di cui al Regolamento (CE) n. 261/2004, salva la rivalsa del tour operator nei confronti del vettore aereo.

Trib. di Roma 2 luglio 2019, pag. 817.

(14) L'art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso Regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto ad un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto, rientra nella nozione di "circostanza eccezionale" ai sensi di tale disposizione. Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'art. 7 del Regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta "circostanza eccezionale" è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.

Trasporto aereo di persone

Corte di giustizia UE, Sez. III, 4 aprile 2019, pag. 107.

(15) La nozione di “accident”, di cui all’art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999, deve essere intesa nel senso di evento imprevedibile o inusuale, esterno al passeggero; a tal fine eventuali comportamenti omissivi del vettore possono rilevare come “accident” solo se non conformi a standard legali o regolamentari di comportamento. Ne consegue che il ritardo del personale di bordo nel dare seguito ad una richiesta di un passeggero non costituisce “accident” quando tale ritardo sia compatibile con la normale routine di bordo.

Supreme Court of Victoria 15 ottobre 2019, pag. 882.

(16) L’art. 3.1.a) del Regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che detto Regolamento si applica al trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un’unica prenotazione e che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e l’arrivo in un aeroporto situato in uno Stato terzo, uno scalo programmato al di fuori dell’Unione europea, con un cambio di aeromobile.

Corte di giustizia UE, Sez. VIII, 31 maggio 2018, pag. 1080.

(17) L’art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004 in tema di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest’ultima e, di conseguenza, il ritardo prolungato di un volo in partenza, da o per tale aeroporto, rientra nella nozione di “circostanze eccezionali”, ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

(18) L’art. 5.3 del Regolamento (CE) n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 dello stesso Regolamento, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di “circostanza eccezionale” è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

Corte di giustizia UE, Sez. IV, 26 giugno 2019, pag. 1085.

TRASPORTO AEREO DI PERSONE

Cancellazione del volo: 1, 2

(1) La sentenza della Corte di giustizia dell’Unione europea in causa C-204/2008, nella quale viene affermato il principio secondo cui l’art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento 44/2001/CE deve essere interpretato nel senso che, in caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all’altro, il tribunale competente a conoscere di una richiesta di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul Regolamento 261/2004/CE, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri è quello, a scelta dell’attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell’aereo quali indicati in detto contratto, riguarda il diritto del passeggero di ottenere un indennizzo forfetario e standardizzato tratto dall’art. 7 del Regolamento

261/2004/CE, ma non si applica in caso di azione di risarcimento danni derivanti dalla cancellazione del volo.

(2) Per effetto dell’art. 71 del Regolamento 1215/2012/UE, il quale dispone che esso lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli stati membri siano contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, la giurisdizione del giudice italiano adito in una controversia relativa al risarcimento dei danni conseguenti alla cancellazione di un volo nell’ambito di un contratto trasporto aereo di persone dall’Italia al Regno Unito va determinata in base ai criteri previsti dall’art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, e non in base a quelli stabiliti dal regolamento stesso.

Trib. di Ancona 31 luglio 2017, pag. 497.

Trasporto marittimo

TRASPORTO FERROVIARIO

*Art. 5.1 Direttiva 2004/17/Ce: 2, 3**Furto della merce: 1*

(1) Ai fini dell'applicabilità dell'articolo 1693 cod. civ., qualora un evento delittuoso possa ritenersi astrattamente prevedibile, il vettore deve comunque intendersi esonerato da responsabilità – ravvisandosi la fattispecie del caso fortuito – nell'ipotesi in cui dimostri di avere comunque predisposto un adeguato servizio di monitoraggio e prevenzione, a propria volta evidentemente parametrato in riferimento alla tipologia di evento astrattamente rientrante nell'area della prevedibilità.

App. Roma, Sez. II, 7 novembre 2018, n. 7112, pag. 171.

(2) L'art. 5.1, secondo comma, della Direttiva 2004/17/CE deve essere interpretato nel senso che esiste una rete di servizi di trasporto ferroviario quando servizi di traspor-

to vengono messi a disposizione, in conformità ad una normativa nazionale che recepisce la Direttiva 2012/34/UE, su un'infrastruttura ferroviaria gestita da un'autorità nazionale che assegna le capacità di tale infrastruttura, anche se quest'ultima è tenuta a soddisfare le richieste delle imprese ferroviarie fino la raggiungimento dei limiti di dette capacità.

(3) L'art. 5.1, primo comma, della Direttiva 2004/17/CE deve essere interpretato nel senso che l'attività svolta da un'impresa ferroviaria, consistente nel fornire servizi di trasporto al pubblico esercitando un diritto di utilizzo della rete ferroviaria, costituisce una "gestione di reti" ai fini di tale direttiva.

Corte di giustizia UE, Sez. IX, 28 febbraio 2019, pag. 388.

TRASPORTO MARITTIMO

*Art. V.5.e) Hague-Visby rules: 1**"Controstallie" dei container: 4**Giacenza della merce al porto di destino: 10**Inadempimento: 8**Legittimazione attiva: 5, 7**Merce deperibile: 9**Pagamento del nolo a rappresentante apparente del vettore: 11**Pericolo eccettuato: 2**Richiesta di sdoganamento: 6**Rizzaggio inadeguato: 3*

(1) Nel valutare la sussistenza del requisito della consapevolezza del probabile verificarsi del danno, che unitamente al temerarietà del comportamento integra i presupposti di cui all'art. IV.5.e) delle Hague-Visby Rules per il venir meno del diritto del vettore ad avvalersi della limitazione del risarcimento di cui all'art. IV.5.a), un elemento da considerare è quello dell'interesse, nel senso che se il difetto del rizzaggio fosse tale da determinare un consistente risparmio di tempo o di costi tale consapevolezza si potrebbe presumere, mentre l'interesse del vettore ad evitare il rischio di perdita di un carico di grande valore fa propendere per l'esclusione di tale consapevolezza.

(2) Non può essere invocato un pericolo eccettuato per la perdita di imbarcazioni

trasportate in coperta in una traversata atlantica, quando le avverse condizioni marine non sono inusuali e quando altre imbarcazioni trasportate in coperta non abbiano sofferto danni, così da far ritenere che la perdita delle imbarcazioni avrebbe potuto essere evitata con un corretto rizzaggio.

(3) Il vettore marittimo è responsabile per la perdita di imbarcazioni trasportate in coperta quando risulti che il rizzaggio non era adeguato ad una traversata atlantica in inverno e che altre imbarcazioni trasportate in coperta nello stesso viaggio non hanno sofferto danni.

App. Genova 12 novembre 2018, pag. 173.

(4) L'importo dovuto a titolo di corrispettivo per la mancata restituzione dei con-

Trasporto marittimo

tenitori utilizzati per il trasporto via mare può essere ridotto a norma dell'art. 1227 cod. civ. nella misura in cui il prolungarsi della giacenza sia imputabile alla mancata diligenza del vettore nell'esercizio delle facoltà di cui all'art. 450 cod. nav.

Trib. di Genova 27 giugno 2019, pag. 800.

(5) L'art. 1510 cod. civ. e le clausole Incoterms (quale la clausola CFR) regolano la distribuzione del rischio di perimento della merce nei rapporti tra venditore e compratore, ma non rilevano direttamente sul diverso tema della legittimazione attiva nei confronti del vettore.

(6) L'attivazione della procedura di sdoganamento, essendo diretta alle autorità doganali e non al vettore, non ha gli stessi effetti, ai fini dell'art. 1689 cod. civ., della domanda di riconsegna.

(7) L'art. 1689 cod. civ. va interpretato nel senso che la richiesta di riconsegna non attribuisce legittimazione esclusiva al destinatario, ma configura invece un'ipotesi di legittimazione concorrente o alternativa tra destinatario e mittente, utilizzando come criterio di individuazione della legittimazione ad agire quello che si fonda sulla identificazione del soggetto concretamente inciso dal danno.

(8) Il creditore del trasporto può limitarsi ad allegare l'inadempimento essendo tenuto soltanto a dare la prova del titolo dell'obbligazione, del danno e del nesso di causalità giuridica tra l'inadempimento e il danno conseguenza. Grava invece sul vettore, per il principio di vicinanza della prova, l'onere di dimostrare l'esatto adempimento. Spetta quindi al vettore provare, secondo il

principio della preponderanza dell'evidenza, l'assenza di causalità materiale tra l'inadempimento ed il danneggiamento del carico, provando, per esempio che esso è dipeso da circostanze diverse.

(9) La comunicazione, da parte del mittente, della natura della merce, con la richiesta di mantenimento di una determinata temperatura costante, sono sufficienti a far comprendere al vettore la natura deperibile della merce e gli impongono quindi di attivarsi per velocizzare la procedura di sdoganamento.

(10) L'obbligazione del debitore non si esaurisce nella esecuzione della prestazione che forma oggetto dell'obbligazione, ma comprende altresì i c.d. "obblighi di protezione accessori", fondati sul dovere di buona fede di cui all'art. 1375 cod. civ.; tali obblighi impongono al vettore di non disinteressarsi del carico durante la giacenza dopo lo sbarco nel porto di destino.

Trib. di Genova 10 agosto 2018, pag. 784.

(11) Il pagamento del nolo effettuato dal debitore al rappresentante apparente del creditore ha effetto liberatorio per il debitore, ai sensi dell'art. 1189 cod. civ., solo se l'erroneo convincimento del debitore sia stato determinato, oltre che da un'oggettiva situazione di apparenza, da un comportamento colposo del creditore, che abbia fatto sorgere nel solvens in buona fede una ragionevole presunzione di rispondenza alla realtà dei poteri rappresentativi dell'accipiens.

App. Milano 22 ottobre 2018, m/n "Tatarbunary", pag. 1153.

Trasporto terrestre

TRASPORTO PUBBLICO

Gara pubblica: 1, 2

(1) Nelle gare pubbliche, e relativamente a quanto attiene alla valutazione delle offerte, il punteggio numerico espresso sui singoli oggetti di valutazione opera alla stregua di una sufficiente motivazione quando l'apparato delle voci e sottovoci fornito dalla disciplina della procedura, con i relativi punteggi, è sufficientemente chiaro, analitico e articolato, così da delimitare adeguatamente il giudizio della commissione e da rendere comprensibile l'iter logico seguito in concreto nel valutare i singoli progetti in applicazione di puntuali criteri predeterminati.

(2) Nelle gare pubbliche, il giudizio di

anomalia dell'offerta ha natura globale e sintetica e deve risultare da un'analisi di carattere tecnico delle singole componenti di cui l'offerta si compone, al fine di valutare se l'anomalia delle diverse componenti si traduca in un'offerta complessivamente inaffidabile. Detto giudizio costituisce espressione di un potere tecnico-discrezionale della P.A., insindacabile in sede giurisdizionale, salvo che nelle ipotesi di manifesta e macroscopica erroneità o irragionevolezza dell'operato della commissione di gara.

Cons. di Stato, Sez. V, 8 marzo 2018 n. 01495, pag. 154.

TRASPORTO STRADALE

Art. 19.2 regolamento (Ce) n. 561/2006: 1

(1) L'art. 19, paragrafo 2, primo comma, del Regolamento (CE) n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che esso autorizza direttamente le autorità competenti di uno Stato membro a infliggere una sanzione a un'impresa o a un suo dirigente per un'infrazione a tale Regolamento, constatata sul suo

territorio e non ancora sanzionata, anche se tale infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro nel quale tale impresa ha sede.

Corte di giustizia UE, Sez. VII, 26 settembre 2018, pag. 1083.

TRASPORTO TERRESTRE

Art. 7 ter d.lgs. n. 286/2005: 9, 10, 11, 12*Appalto di servizi di trasporto*: 1*Colpa grave*: 7*Legittimazione attiva*: 2, 5*Pagamento del corrispettivo*: 3*Presunzione di responsabilità ex recepto*: 6*Rapina*: 13*Ritardo nella consegna*: 4*Sub-trasporto*: 8

(1) È configurabile un contratto di appalto di servizi di trasporto, e non un semplice contratto di trasporto allorché ci si trovi in presenza di un'apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza ed alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per

le diverse prestazioni, nell'assunzione dell'organizzazione e dei rischi da parte del trasportatore. In presenza di tali indizi sintomatici, non risulta invece dirimente l'eventuale assenza di ulteriori elementi di maggiore complessità caratterizzanti la prestazione principale di trasferimento di cose.

Cass., Sez. Lav., 29 luglio 2019, n. 20413, pag. 460.

(2) Il contratto di trasporto concluso tra venditore-mittente e vettore, pur essendo

Trasporto terrestre

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 artt. 1683 e ss. cod. civ., 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 destino (o scaduto il termine entro il quale sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ai sensi dell'art. 1689 cod. civ.

Cass., Sez. III civile, 28 novembre 2019, n. 31070, pag. 463.

(3) L'art. 1510 cod. civ., che pone a carico del destinatario le spese del trasporto non è norma imperativa e può quindi essere derogata da accordi tra vettore e mittente che pongano esclusivamente a carico di quest'ultimo il pagamento del corrispettivo del trasporto.

Trib. di Parma 5 marzo 2020, pag. 534.

(4) Il risarcimento del danno da perdita di chance richiede la prova della elevata probabilità, prossima alla certezza, del trasformarsi della chance nel conseguimento del beneficio; tale prova non può dirsi conseguita in relazione alla mancata partecipazione ad una gara d'appalto qualora vi siano sedici concorrenti e l'offerta economica dell'attore sia risultata significativamente più elevata di quella del vincitore.

Trib. di Genova 18 settembre 2019, pag. 528.

(5) Anche dopo la consegna della merce al vettore, il mittente-venditore conserva i diritti nascenti dal contratto di trasporto, compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento, fino a quando, giunta la merce a destinazione, o scaduto il termine entro il quale sarebbe dovuta arrivare, il destinatario non ne chieda la riconsegna al vettore.

(6) In tema di perdita delle cose trasportate, l'art. 1693 cod. civ. pone a carico del vettore una presunzione di responsabilità *ex recepto*, che può essere vinta soltanto dalla

prova specifica della derivazione del danno da un evento positivamente identificato e del tutto estraneo al vettore stesso, ricollegabile alle ipotesi del caso fortuito e della forza maggiore, le quali, per il furto, sussistono solo in caso di assoluta inevitabilità, nel senso che la sottrazione deve essere stata compiuta con violenza o minaccia ovvero in circostanze tali da renderla imprevedibile ed inevitabile.

(7) È gravemente imprudente il comportamento del vettore che parcheggi il veicolo su una banchina portuale, a nulla rilevando che tale posizione si trovi all'interno della cinta doganale.

(8) Il sub-vettore non risponde direttamente nei confronti del mittente; tuttavia, qualora il comportamento colposo del sub-vettore configuri anche un illecito extracontrattuale, la responsabilità aquiliana del sub-vettore concorre, in via solidale, con quella contrattuale del vettore.

App. Salerno, 23 aprile 2020, pag. 1155.

(9) Non contrasta con l'art. 77.2 Cost. l'art. 7 *ter* del d.lgs. n. 286/2005, dal momento che la norma, introdotta dalla legge n. 127/2010 in sede di conversione del Decreto Legge n. 103/2010, contiene disposizione che non possono considerarsi del tutto estranee al contenuto di detto decreto legge.

Corte Cost. 29 ottobre 2019, n. 226, pag. 1103.

(10) Non contrasta con l'art. 77.2 Cost. l'art. 7 *ter* del d.lgs. n. 286/2005, dal momento che la norma, introdotta dalla legge n. 127/2010 in sede di conversione del Decreto Legge n. 103/2010, contiene disposizioni che non possono considerarsi del tutto estranee al contenuto di detto decreto legge.

Corte Cost. 15 maggio 2020 n. 93, pag. 1112.

(11) Non contrasta con l'art. 77.2 Cost. l'art. 7 *ter* del d.lgs. n. 286/2005, dal momento che la norma, introdotta dalla legge n. 127/2010 in sede di conversione del Decreto Legge n. 103/2010, contiene disposizione che non possono considerarsi del tutto estranee al contenuto di detto Decreto Legge.

Corte Cost. 24 settembre 2020, n. 204, pag. 1123.

Vendita CIF porto di destinazione

(12) Non è manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale, per contrasto con l'art. 77, c. 2, Cost., della legge n. 127/2010 che, in sede di conversione del d.l. n. 103/2010, vi ha introdotto l'art. 1 *bis*, c. 2, lett. e), che inserisce nel d.lgs. n. 286/2005 l'art. 7 *ter* in tema di azione diretta del sub-vettore nei confronti del committente, dal momento che il suddetto d.l. n. 103/2010 aveva ad oggetto il servizio pubblico di trasporto marittimo, con conseguente mancanza di omogeneità di contenuti e di finalità tra la disposizione introdotta in sede di

conversione e le disposizioni originariamente contenute nel decreto legge.

Giudice di Pace di Cagliari 19 dicembre 2018, pag. 1168.

(13) L'onere di provare la colpa grave del vettore al fine di escludere la limitazione del risarcimento a norma dell'art. 23.3 della CMR incombe all'avente diritto al carico e la valutazione circa l'assolvimento di tale onere probatorio costituisce questione di merito, non suscettibile di ricorso per cassazione.

Cass., Sez. III, 20 maggio 2020, n. 9266, pag. 1150.

VENDITA CIF PORTO DI DESTINAZIONE

Trasferimento dei rischi al destinatario: 1

(1) In base ad un contratto di vendita cif Alessandria la merce viaggia a rischio del mittente quale proprietario della merce e la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto di trasporto av-

viene nel momento in cui, arrivata a destinazione e scaduto il termine legale o convenzionale per il loro arrivo, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore.

App. Genova 20 settembre 2017, pag. 169.

INDICE DEL NOME DELLE NAVI

	A			O	
Alan Kurdi		531	Orchestra		477
Amalie Essberger		572		S	
Athos I		247, 254	S. Patener		173
	E		Sea Watch 3		808, 518, 465
Eternal Bliss		1194	Sparta IV		235
	F		Stema Barge II		1179
FT Nervi		237		T	
	H		Tatarbunary		1153
Hull 21B		887		V	
Hull 22B		887	Virile		208
	I			W	
Ilektrae		236	Whitebox Volga		818
	M				
Miracle Hope		885			

INDICE DEL NOME DELLE PARTI

A

AAS Balta	pag.	1088
Aeroflot Russian Airlines S.p.a.»		448
Aeroporto di Genova S.p.a.»		855
Af Sardegna S.r.l.»		1112
Agenzia delle Dogane e dei Monopoli»		136, 137, 145, 147
Agenzia delle Entrate e del Territorio»		119, 881
Agusta S.p.a.»		1124
Air France S.A.»		192
Alfa Airport Mxp S.p.a.»		192
Alitalia S.p.a.»	192, 834,	883
Allianz S.p.a.»		173
Anita»		567
Arzanà Navi S.r.l.»		530
Assicuratori dei Lloyd's»		192
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato»		1169
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale»		545
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale»		238
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale»		246
Autorità di Regolazione dei Trasporti»	467, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 566, 567, 568, 569, 1176, 1151	
Autorità Portuale di Civitavecchia»		1151
Aviapartner S.p.a.»		436
Aviation Service S.p.a.»		436

B

Bottega S.p.a.»	177
British American Tobacco (Germany) GmbH»	171
Bundesamt Fur Guterverkehr»	1083
Busitalia - Sita Nord S.r.l.»	154

C

Capitaneria del Porto di Genova»	476,477
Capitaneria di Porto di Civitavecchia»	1151
Caronte & Tourist S.p.a.»	245
Cemat S.p.a.»	177
Citgo Asphalt Refining Co.»	247, 254
Citgo East Coast Corp»	247
Citgo Petroleum Corp»	247
Classic Maritime Inc.»	575

In ordine alfabetico

Clearlake Shipping Ltd	pag.	885
Comby Service S.r.l.		1103
Compagnia Aerea Italiana S.p.a.	»	192
Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.	»	1169
Compagnia Naviera Orchestra S.A.	»	477
Comune di Genova	»	849
Comune di Nettuno	»	109
Comune di Pollica	»	849
Cna Fita	»	567
Conad del Tirreno	»	1123
Conap S.C.a.r.l.	»	178
Confartigianato Trasporti	»	567
Confetra	»	436, 535, 540
Costa Crociere S.p.a.	»	527, 541, 568,
Costruzioni Generali Xodo S.r.l.	»	117
		569
Ctp – Cooperativa Trasportatori Pratesi	»	1123

D

Dana Shipping and Trading S.A.	»	233
Daniel Blanche	»	574
Daniele Rocchetti	»	246
Danone S.p.a.	»	1103
Derrick S.r.l.	»	855
Dhl Express (Italy)	»	436, 536
Dhl Express Bulgaria Eood	»	463
Di Falco	»	882

E

Easyjet Airline Company Limited	»	533, 574
Emirates	»	882
ENAC	»	855
Est Energy Shipping & Trading S.A.	»	1153
Exporoma S.r.l.	»	1150

F

F.A.I. di Ferroni Ivano	»	1100
F.A.I. Federazione Autotrasportatori Italiani	»	538, 567
Fallimento Ft Genoa Tankers S.r.l.	»	237
Fall. Mondo Marine S.p.a.	»	545
Fallimento XXX S.r.l.	»	136
Federazione Autotrasportatori Italiani F.A.I.	»	467
Federazione Italiana dei Piloti dei Porti	»	246
Federimorchiatori	»	245
Fedit	»	567
Fercam S.p.a.	»	567, 460
Ferdinando Ponti e Compagnia Naviera Fantasia	»	476

In ordine alfabetico

Fiamma 2000 S.p.a. pag.	245
F.P. Trans S.r.l. »	534
Frescati Shipping Co. »	247, 254

G

Garanti Finansal Kirilama As. »	237
Generali France Assurances S.A. »	1155
Generali Italia S.p.a. »	192
Germanwings GmbH »	107
Grandi Lavori Fincosit S.p.a. »	528
Grimaldi Euromed S.p.a. »	542, 566
Gruppo Lucchini S.p.a. »	461
Guna S.p.a. »	1112

H

Hebei Pride Shipping Co. Ltd. »	461
Hugo Trumpy S.r.l. »	173

I

Ignazio Messina & C S.p.a. »	436, 543
Ilva S.p.a. in amministrazione straordinaria »	233
Imazio »	147
Imerys Minerali Corsico S.r.l. »	1153
Implast Italia S.r.l. »	1103
Innovative Commodities Group Llс. »	1196
I.N.P.S. - Istituto Nazionale della Previdenza Sociale »	460
Inspecteur Van De Belastingdienst »	421
Interporto di Cervignano del Friuli S.p.a. »	881

J

Jiangsu Guoxin Corporation Ltd »	887
Josef Baumgartner »	1083

K

Kentia S.l. »	208
K-Line Pte. Ltd. »	1194
Konkurrensverket »	388
KWS Italia S.p.a. »	1168

L

Labbadia »	883
Lavaggi & Bonifiche Cisterne S.r.l. »	178
Legacoop »	567
Limbangan Makmur SDN Bhd »	575
Lion Diversified Holdings Bhd »	575
Livorno Terminal Toscano S.r.l. »	238
Lmnext Ch S.a. »	1140

In ordine alfabetico

Logistica Mediterranea S.p.a. pag.	1168
Loro Piana	1159
Louis Dreyfus Company Suisse S.A.»	570
Lufthansa	537

M

Marina di Nettuno Circolo Nautico S.p.a.»	109
Marubeni Corporation	572
Mattia Manzi	477
Mercandelli S.r.l.»	119
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	245, 246,
M.S.D.»	136
Mts Logistics Inc.»	1196
	476, 477
Mibau baustoffhandel gmbh	1179
Moby S.p.a.»	1169
Moens	1085
Monaco Marine Italia S.r.l.»	545
Mtm Trading Llc.»	884
Mur Shipping B.V.»	570

N

Nea Nord Est Aeroservizi S.r.l. in liquidazione	464
Noble chartering Inc.»	1177
Nostromo S.p.a.»	145
Nouvelle Uniport Sarl	211
Novae Syndicates Ltd.»	192

O

Ocean Connect Marine Uk Ltd	237
Olivero Albino & Figli Air Ocean Cargo S.p.a.»	211

P

Pac 2000 Soc. Coop	534
Palumbo Savona Superyachts S.r.l.»	545
Pauels	107
Peters & May	1159
Petroleo brasileiro S.A.»	885
Pieri e Trampus	834
PK Smu-44 LLC	235
Prealpi S.p.a.»	1112
Precious Shipping Public Co. Ltd.»	887
Presidente del Consiglio dei Ministri	436, 439, 1122
	1100
Priminds shipping (hk) Co. Ltd.»	1177

*In ordine alfabetico***R**

Rail Hub Milano S.p.a. pag.	569
Regione Friuli Venezia Giulia »	154
Regione Liguria »	439, 849
Regione Sicilia »	1122
Rete Ferroviaria Italiana »	467
Ri. Group S.A. »	192
Rimorchiatori Laziali S.p.a. »	1151
Rodriguez Yacht Italy S.r.l. »	545
Royal Air Maroc »	1080
RTE Reseau de transport d'électricité »	1179
Ryanair Ltd. »	398, 497, 1085, 1140

S

Saga Shipholding Norway AS »	1179
Satit Sud S.N.C. »	1155
Schneider Transports S.A. »	1150
Seaquest Management S.A. »	208
Semarpo S.r.l. »	245
Sepor S.p.a. »	117
Servola S.p.a. »	461
S.f. »	421
Siat - Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni »	169
SJ aB »	388
Snav S.p.a. »	1151
Snug Due - Società Navali Unite Genova S.r.l. »	544
Società Sims S.r.l. »	849
Sogemar S.p.a. »	137
Spinelli S.r.l. »	855
Src – Servizio Rapido Corrieri S.r.l. »	528
Stema Shipping A/S »	1179
Stema Shipping (Uk) Ltd. »	1179
Submariner S.r.l. »	117
Superbeton S.p.a. »	461

T

Tankreederei Gmbh & Co. KG »	572
Tarros S.p.a. »	169, 1176
Team S.A. »	1124
Tenacity Shipping Co. »	208
Terminal Calata Orlando S.r.l. »	238
Terminal Rinfuse Italia S.p.a. »	461
Tnt Global Express S.r.l. »	528
Trafigura Maritime Logistics Ltd. »	885
Travis Group S.r.l. »	192
Trenitalia S.p.a. »	171
Tricon Energy Ltd »	884

In ordine alfabetico

Topco S.p.a. pag.	1168
Tws Tankcontainer-Leasing Gmbh & Co. KG »	178

U

UAB Grifs AG. »	1088
Unipolsai assicurazioni S.p.a. »	1150
Unitai »	567
United Carrier Line Llc. »	235
United Parcel Service Italia S.r.l. »	436

V

Venezia Terminal Passeggeri S.p.a. »	436, 539
Vetos S.r.l. »	1112
Virgin Navigation »	236
Vittoria Assicurazioni S.p.a. »	464

W

Weco Projects »	1159
Wegener »	1080
Wiener Stadtische Versicherung Ag »	463
World Fuel »	236

1

Zea Marine Carrier »	1159
----------------------------	------

INDICE CRONOLOGICO DELLE SENTENZE

2017

Gennaio	19	Tribunale di Genova	pag. 476
Aprile	7	Corte Costituzionale n. 69»	436
Giugno	13	Tribunale di Genova»	477
Luglio	31	Tribunale di Ancona»	497
Settembre	20	Corte d'Appello di Genova»	169

2018

Febbraio	16	Corte di Cassazione, Sez. V, n. 3798»	109
Marzo	8	Consiglio di Stato n. 01495»	154
»	8	T.A.R. Piemonte n. 00287»	535
»	29	U.S. Court of appeals 3rd Circuit»	247
»	29	T.A.R. Piemonte n. 00392»	536
Aprile	17	T.A.R. Piemonte n. 00455»	537
Maggio	2	Tribunale di Verona»	177
»	2	T.A.R. Piemonte n. 00511»	538
»	2	T.A.R. Piemonte n. 00513»	539
»	8	Tribunale di Piacenza»	178
»	21	T.A.R. Piemonte n. 00631»	540
»	31	Corte di giustizia UE, Sez. VIII»	1080
Luglio	17	Corte Costituzionale n. 161»	1100
Settembre	26	Corte di giustizia UE, Sez. VIII»	1083
Ottobre	18	Tribunale di Roma»	192
»	22	Corte d'Appello di Milano»	1153
Novembre	7	Corte d'Appello di Roma, Sez. II, n. 7112»	171
»	12	Corte d'Appello di Genova»	173
»	12	T.A.R. Toscana, Sez. II, n. 1475»	238
»	30	Corte di Cassazione, Sez. III, n. 30978»	117
Dicembre	19	Corte di giustizia UE, Sez. III»	718
»	19	Giudice di Pace di Cagliari»	1168
»	27	Corte di Cassazione, S.U., n. 33535»	734

2019

Gennaio	9	Corte Costituzionale»	439
»	18	Giudice di Pace di Trieste»	834
Febbraio	6	UK – Court of appeal (Civil Division)»	574
»	12	Corte di Cassazione, Sez. Trib., n. 4045»	119
»	14	Corte di Cassazione, Sez. lavoro, n. 4432»	747
»	21	Tribunale di Oristano»	208
»	28	Corte di giustizia UE, Sez. IX»	388
Marzo	14	Tribunale di Venezia»	777
»	18	T.A.R. Piemonte, n. 00296»	541
»	18	T.A.R. Piemonte, n. 00297»	542

In ordine di data

Marzo	18	T.A.R. Piemonte, n. 00298	pag. 543
»	18	T.A.R. Piemonte, n. 00299	544
»	28	Corte di Cassazione, Sez. IV Penale, n. 13596	126
Aprile	4	Corte di giustizia UE, Sez. III	107
»	11	Corte di giustizia UE, Sez. VI	398
»	12	Corte di Cassazione, Sez. V, n. 10287	765
»	17	Tribunale di Milano	796
»	29	Comm. Trib. Reg. del Friuli Venezia Giulia, Sez. I, n. 75	881
Maggio	6	T.A.R. Liguria	545
»	8	Corte di Cassazione, Sez. Trib., n. 12141	136
»	8	Corte di giustizia UE, Sez. III	421
»	27	Tribunale di Genova	211
»	28	Tribunale di Milano, Sez. fallimentare	233
Giugno	4	Corte di Cassazione, Sez. Trib., n. 15207	137
»	4	T.A.R. Lazio, Sez. I	1169
»	6	Corte di Cassazione, Sez. Trib., n. 15338	145
»	19	T.A.R. Liguria	855
»	26	Corte di giustizia UE, Sez. IV	1085
»	27	Corte di Cassazione, Sez. v, n. 17238	147
»	27	UK – Court of appeal (Civil Division)	575
»	27	Tribunale di Genova	800
»	28	Corte di Cassazione, S.U., n. 17566	1124
Luglio	2	Tribunale di Agrigento	518
»	2	Tribunale di Roma	817
»	4	Tribunale di Genova	1159
»	8	Corte di Cassazione S.U., n. 18257	448
»	10	Corte di giustizia UE, Sez. III	716
»	12	T.A.R. Campania, Sez. Distaccata di Salerno, n. 1074	849
»	17	Tribunale di Venezia	235
»	24	Tribunale di Savona	236
»	24	T. A.R. Piemonte n. 00834	566
»	29	Corte di Cassazione, Sez. lavoro, n. 20413.	460
»	31	Queen’s Bench Division High Court of Justice	883
Agosto	10	Tribunale di Genova	784
»	31	Tribunale di Ivrea	527
Settembre	16	Tribunale di Siracusa	237
»	18	Tribunale di Genova	528
»	26	Corte di Cassazione, Sez. III, n. 23975	461
Ottobre	3	Tribunale di Palermo	818
»	14	T.A.R. Lazio	245
»	15	Supreme Court of Victoria	882
»	15	Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 7006	1151
»	17	T.A.R. Sicilia	246
»	29	Corte Costituzionale n. 226	1103
Novembre	12	Corte di Cassazione, Sez. I, 29237	1140
»	13	QBD – Commercial Court	570
»	18	Tribunale di Venezia, Sez. lavoro	530
»	21	Tribunale di Roma - Collegio per i reati ministeriali	531
»	28	Corte di Cassazione, Sez. III civile, n. 31070	463
Dicembre	11	QBD – Commercial Court	572

In ordine di data

Dicembre	13	Corte di Cassazione, Sez. III, n. 32778	pag. 464
»	19	Consiglio di Stato, Sezione VI, n. 08582	467

2020

Gennaio	4	Tribunale di Busto Arsizio	553
»	29	T.A.R. Piemonte n. 00080	567
»	31	QBD – Commercial Court	1177
Febbraio	10	T.A.R. Piemonte n. 00115	568
»	10	T.A.R. Piemonte n. 00118	569
»	20	Corte di Cassazione, Sez. III Penale, n. 6626	465
»	26	U.S.D.C – Southern District of New York	1196
»	27	Corte di giustizia UE, Sez. VI	1088
Marzo	5	Tribunale di Parma	534
»	3	Corte di Cassazione, Sez. VI, n. 5739	774
»	23	Queen’s Bench Division – Commercial Court	884
»	30	U.S. Supreme Court	254
Aprile	23	Corte d’Appello di Salerno	1155
»	27	Queen’s Bench Division – Commercial Court	885
»	30	Queen’s Bench Division – Commercial Court	887
Maggio	15	Corte Costituzionale n. 93	1112
»	20	Corte di Cassazione, Sez. III, 9266	1150
»	22	QBD – Admiralty Court	1179
Giugno	15	Corte di Cassazione, Sez. III, n. 11588	775
Luglio	23	Corte Costituzionale n. 161	1122
Settembre	7	QBD – Commercial Court	1194
»	16	T.A.R. Piemonte n. 00538	1176
»	24	Corte Costituzionale n. 204	1123

Direttore Responsabile: GIORGIO BERLINGIERI

Direzione e Redazione:

Via Roma, 10 - 16121 GENOVA - Tel. (010) 8531407 - Fax (010) 594805
e-mail: marlaw@dirmar.com - website: www.dirmar.com

Amministrazione:

Via S. Stefano, 43 - 40125 BOLOGNA - Tel. (051) 2750020 - Fax (051) 237412
e-mail: lorenzo.ferruzzi@dirmar.com

Editing, impaginazione e stampa a cura di:
TYPE&EDITING - via Caffaro, 32 - 16124 Genova