

www.ildirittoamministrativo.it

Rivista giuridica
Registrata presso il Tribunale di Catania
ISSN 2039-6937

**OSSERVATORIO SULLA GIURISPRUDENZA
IN MATERIA DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

1° SETTEMBRE – 31 DICEMBRE 2017

(aggiornato al 31 dicembre 2017)

A cura di

Luca SALAMONE
(www.lucasalamone.it)

Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sentenza 11 maggio 2017, Sezione VIII, causa C-302/16 (*In tema di trasporto aereo e norme comuni sulla compensazione e l'assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice europeo ha statuito che in tema di trasporto aereo, il regolamento (CE) n. 261/2004 stabilisce norme comuni sulla compensazione e l'assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato. Al riguardo, in caso di cancellazione il passeggero ha diritto, fra gli altri, alla compensazione pecuniaria (c.d. indennizzo) da parte del vettore aereo, salvo che sia stato informato della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto. Ma ad avviso del giudice europeo il vettore aereo operativo è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria di cui al regolamento (CE) n. 261/2004 in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, anche qualora tale vettore abbia informato di tale cancellazione, almeno due settimane prima di tale orario, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro detto termine.

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha altresì evidenziato come un'interpretazione del genere delle norme vale non soltanto ove il contratto di trasporto sia stato stipulato direttamente tra il passeggero interessato e il vettore aereo, ma anche qualora tale contratto sia stato stipulato per il tramite di un terzo, quale un'agenzia di viaggi *online*, in quanto solo una tale interpretazione è in grado di soddisfare l'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri enunciato al considerando 1 del summenzionato regolamento. In questi casi, quindi, la responsabilità ricade sulla compagnia anche nel caso in cui abbia informato, nei termini, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato dall'agente entro questo termine.

Corte di Cassazione, Sez. IV pen., 12 maggio 2017, n. 35585 (*In tema di obbligo giuridico di impedire l'evento da parte del Comandante di una nave*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice penale di legittimità ha stabilito che il comandante della nave, in base all'ordinamento della navigazione marittima di cui al codice della navigazione, è titolare di un'ampia posizione di garanzia, in base alla quale egli ha l'obbligo di sovrintendere a tutte le funzioni che attengono alla salvaguardia della incolumità collettiva delle persone imbarcate e della nave, ivi comprese le operazioni di salvataggio dei passeggeri e di evacuazione.

Corte costituzionale 23 maggio 2017 n. 157 (*In tema di competenza delle leggi regionale sui beni demaniali marittimi*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice costituzionale si è pronunciato sui limiti del potere delle Regioni di legiferare in materia di concessioni demaniali marittime. Nel caso di specie erano state impugnate alcune disposizioni della legge della Regione Toscana 9 maggio 2016, n. 31 proprio in materia di concessioni demaniali marittime. Nella fattispecie il Governo ha eccepito l'illegittimità costituzionale dell'art. 2, comma 1, lett. c) della legge regionale sopra citata in relazione agli artt. 9 e 117, secondo comma, lettera s), Cost..

A parere della Consulta, in ossequio ad una costante giurisprudenza della medesima Corte, *“i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni demaniali marittime devono essere stabiliti nell'osservanza dei «principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale» (sentenza n. 213 del 2011, da ultimo ribadita dalla citata sentenza n. 40 del 2017); ambiti da ritenersi estranei, in via di principio, alle possibilità di intervento legislativo delle Regioni”*. Pertanto, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'incostituzionalità della disposizione menzionata.

Il giudice costituzionale si è poi pronunciato anche sull'incostituzionalità dell'art. 2, comma 1, lett. a) della legge della Regione Toscana 9 maggio 2016, n. 31, ossia sulla norma che impedisce al concessionario di dare in affidamento a terzi le attività oggetto della

concessione; facoltà che, invece, il codice della navigazione consente, senza limiti di sorta, purché autorizzata dall'ente concedente (art. 45-bis cod. nav.).

La censura sollevata dal Governo è che *“la disciplina dell'affidamento a terzi – unitamente al subingresso nella concessione – discostandosi dal regime derivante degli artt. 45-bis e 46 cod. nav., afferendo all'«ordinamento civile», incide su una materia riservata alla competenza esclusiva dello Stato”*.

Secondo la Consulta la questione non è fondata in quanto, da un lato, l'esercizio concessorio dei beni demaniali marittimi per finalità turistico-ricreative include un complesso di attività svolte sull'area demaniale, con frequente suddivisione, all'interno di quelle assentite dal titolo, tra un'attività principale ed altre secondarie; dall'altro, *“la possibilità di affidamento a terzi, prevista in linea di principio, rimane infatti condizionata a valutazioni che restano di esclusiva competenza dell'amministrazione chiamata alla gestione dell'area demaniale”*. Pertanto, la conclusione della Consulta è che la norma censurata rientra pienamente nel novero delle competenze amministrative e di indirizzo ascritte alle Regioni in materia di demanio marittimo, *“senza sconfinare nel titolo di competenza esclusiva – l'«ordinamento civile» – evocato a sostegno della censura”*.

Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia – Catania, Sez. III, 06 giugno 2017, n. 1304 (In tema di appartenenza dei beni al demanio marittimo).

Con la pronuncia in rassegna il giudice amministrativo per la Sicilia ha stabilito che il demanio marittimo, cui appartengono quali beni naturali il lido del mare e la spiaggia ha, a causa della continua azione delle correnti marine sulle coste, una conformazione mutevole. Proprio per tale naturale mutevolezza l'art. 32 Cod. Nav. prevede, in capo alla autorità marittima, un potere di accertamento della esatta delimitazione delle aree demaniali da esercitarsi, anche d'ufficio, in contraddittorio con i privati proprietari ogni volta che vi sia una situazione di incertezza obiettiva in relazione alle linee di confine.

Corte di Cassazione, Sez. III, 5 luglio 2017, n. 16491 (*In tema di maggiorazione dei canoni di concessione demaniale marittima*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice di legittimità ha stabilito che gli indennizzi dovuti per le utilizzazioni senza titolo di beni e pertinenze del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, ovvero per le utilizzazioni difformi dal titolo concessorio, sono determinati dall'art. 8 del d.l. n. 400 del 1993 (conv., con modif., dalla l. n. 494 del 1993) in misura pari ai canoni di concessione, con una maggiorazione del duecento o del cento per cento, la cui applicazione è automatica e disposta per legge con finalità sanzionatorie, sicché è esclusa qualsiasi valutazione discrezionale del giudice fondata sulla maggiore o minore gravità della singola fattispecie.

Tribunale amministrativo regionale per la Sardegna – Cagliari, Sez. I, 12 luglio 2017, n. 469 (*In tema di appartenenza dei beni al demanio marittimo*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice amministrativo per la Sardegna ha stabilito che il demanio marittimo presenta una conformazione variabile nel corso del tempo, in considerazione della mutevole azione del mare sulle coste, ne consegue che le aree demaniali marittime, per intrinseca natura, possono risultare di incerta perimetrazione, in quanto possono intervenire, con un certo margine di probabilità, modificazioni del territorio costiero che rendano non più affidabili le mappe redatte dagli uffici catastali.

Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sentenza 11 maggio 2017, Sezione I, 13 luglio 2017, n. 151/16 (*In tema di nozione di «navigazione»*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice europeo ha statuito che la nozione di «navigazione» esige che la prestazione di servizi a titolo oneroso sia inerente allo spostamento della nave. In particolare, ad avviso del giudice europeo, dall'espressione «diversi dal trasporto di passeggeri o merci o dalla prestazione di servizi a titolo oneroso», di cui all'articolo 14,

paragrafo 1, lettera c), secondo comma, della direttiva 2003/96, emerge che la navigazione rientrante nell'ambito di applicazione dell'esenzione prevista da detto articolo 14, paragrafo 1, lettera c), fa riferimento all'utilizzazione nel caso in cui un'imbarcazione serva direttamente ai fini della prestazione di servizi a titolo oneroso. Di conseguenza, ad avviso della Corte, operazioni di navigazione non direttamente funzionali alla prestazione di un servizio a titolo oneroso non possono essere assimilate all'utilizzazione di un'imbarcazione a fini commerciali, ai sensi e ai fini dell'applicazione di tale disposizione, e non ricadono, quindi, nell'ambito della suddetta esenzione.

Corte di Cassazione, SS.UU., 14 luglio 2017, n. 17549 (*In tema di giurisdizione relativa a rapporto di lavoro nautico*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice di legittimità a Sezioni Unite ha stabilito che in tema di giurisdizione relativa a rapporto di lavoro nautico, ove non ricorrano i presupposti di cui all'art. 3, comma 1, della legge n. 218 del 1995, occorre fare riferimento ai due ulteriori criteri di collegamento posti dal comma 2 dello stesso art. 3, i quali identificano le ipotesi in cui il giudice italiano è fornito di giurisdizione richiamando, da una parte, i criteri stabiliti dalle sezioni 2, 3 e 4 del titolo 2 della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 (ratificata e resa esecutiva con L. n. 804 del 1971, e successive modificazioni) tra i quali rileva il luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa o quello dello stabilimento di assunzione, e dall'altra, residualmente, secondo un'interpretazione costituzionalmente orientata sulla base dell'art. 6 della convenzione Europea dei diritti dell'uomo, i criteri previsti per la competenza per territorio, ovvero, nell'ipotesi specifica, l'art. 603 c.n..

Corte di Cassazione, Sez. lavoro, 14 agosto 2017, n. 20105 (*In tema di regime di previdenza marinara*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice di legittimità ha stabilito che l'applicabilità, nei confronti dei marittimi imbarcati su navi cd. minori, del regime di previdenza marinara gestito dall'apposita cassa, soppressa dalla l. n. 413 del 1984, non segue all'iscrizione della nave presso la capitaneria di porto quando la relativa licenza ne limiti la navigazione alle acque interne (con esclusione, quindi, di quelle costiere), salvo che si tratti di navi aventi una "stazza lorda superiore alle dieci tonnellate o un apparato motore superiore ai venticinque cavalli o trenta cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario" (art. 1287 Cod. Nav.), atteso che per le navi aventi tali caratteristiche la licenza, ancorché limitata nel senso anzidetto, è equiparata alle carte di bordo delle navi maggiori o alturiere, mentre l'applicabilità, in luogo della disciplina sulla previdenza marinara, del regime assicurativo per gli artigiani deve essere negata in considerazione dei diversi presupposti delle due discipline, entrambe in rapporto di specialità con quella odierna.

Consiglio di giustizia amministrativa per la regione Sicilia, 9 ottobre 2017, n. 429 (*In tema di servizi tecnico-nautici di interesse economico generale*).

Con la pronuncia in rassegna il giudice amministrativo d'appello per la Sicilia ha stabilito che in materia portuale, il servizio di rimorchio rientra tra i servizi tecnico-nautici di interesse economico generale, come tale sottratto alla piena liberalizzazione che ha riguardato le operazioni portuali terrestri come definite all'art. 16 della L. 28 gennaio 1994, n. 84, e, unitamente agli altri servizi nautici di pilotaggio, ormeggio e battellaggio, è sottoposto alla disciplina e all'organizzazione della Autorità marittima, ed è da quest'ultima affidato in regime di concessione.