ISSN 1123-5802

ANNO XXXVIII
N. 3

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma

I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

DIRITTO DEI TRASPORTI

2025

Pacini Giuridica

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

DIRETTORE EMERITO: Leopoldo Tullio, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: Alfredo Antonini, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; Massimo Deiana, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Massimiliano Piras, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Alessandro Zampone, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; Michele M. Comenale Pinto, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; Enzo Fogliani, avvocato; Mario Folchi, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; Fernando Martínez Sanz, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Gerardo Mastrandrea, presidente del TAR Calabria; Anna Masutti, prof. ordinaria di Diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; Francesco Morandi, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; María Victoria Petit Lavall, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Stefano Pollastrelli, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; Juan Luis Pulido Begines, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; Elisabetta G. Rosafio, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; Manuel Guillermo Sarmiento García, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; Stefano Zunarelli, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: Luca Ancis, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; Giuseppe Reale, Univ. del Molise; Chiara Tincani, Univ. Politecnica delle Marche; Simone Vernizzi, Univ. di Modena e Reggio Emilia; Donatella Bocchese, Sapienza, Univ. di Roma; Valentina Corona, Univ. di Cagliari; Rocco Lobianco, Univ. di Udine; Daniele Casciano, Univ. di Udine; Fiorenza Prada, Univ. di Macerata; Giovanni Pruneddu, Univ. di Sassari; Anna M. Sia, Univ. di Catanzaro; Giovanni Marchiafava, Univ. di Genova; Andrea Areddu, Univ. di Sassari; Maria Cristina Carta, Univ. di Sassari; Laura Masala, Univ. di Sassari; Laura Trovò, Univ. di Sassari; Alessandro Cardinali, Roma; Martina Carrano, Roma; Silvia Ciceri, Padova; Annalisa De Grandi, Sassari; Cristina De Marzi, Roma; Roberto Fusco, Trieste; Rachele Genovese, Sassari; Sara Giacobbe, Roma; Filomena Guerriero, Roma; Francesco Ibba, Sassari; Marcella Lamon, Sassari; Francesco Mancini, Roma; Elena Nigro, Roma; Cristina Pozzi, Parma; Daniele Ragazzoni, Roma; Roksolana Vasiliuk, Cagliari.

Pubblicazioni e Referaggio

Pubblicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'abstract e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 30.000 battute per le cronache.

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (double blind peer review): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. Al revisore di regola non è noto l'autore e questi non conosce il revisore (double blind peer review e, in casi limitati, single blind peer review).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:
- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, tale contributo è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:
- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2025 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269
Rivista online in open access periodicità quadrimestrale
ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione
Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

ISSN 1123-5802

DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

INDICE

MASSIMILIANO RIMABOSCHI, *The CMI Lex Maritima 2025. The Tokyo Principles of Maritime Law. Una questione di metodo – The CMI lex maritima 2025. The Tokyo Principles of Maritime Law. A question of metod* ..... Pag. 511

GIUSEPPE REALE, *Poteri cautelari degli arbitri e sequestro conservativo di navi o di carati: la novità legislativa al «banco di prova» del diritto navigazione (II parte) – Precautionary powers of arbitrators, arrest of ship and precautionary measures on carats: the legislative innovation put to the test of maritime law. (Part II)*..... » 543

FERNANDO ELORZA GUERRERO, *¿Qué es una huelga? Reflexiones a partir de la consideración de la huelga como circunstancia extraordinaria en el reglamento (CE) n. 261/2024. Parte segunda – What is a strike? Reflections based on the consideration of the strike as an extraordinary circumstance in Regulation (EC) No. 261/2004. (Parte Segunda)*..... » 575

LEONARDO CARBONE e PETRA MARIJA CORBO, *Il paradigma dei Green Port nella governance multilivello – The Green Port paradigm under multi-level governance* ..... » 599

Interventi

ANDREA LA MATTINA, *Contratti quadro di trasporto e di logistica – Framework agreements of Transport and Logistics* ..... Pag. 627

ANDREA PROFETA, *L'ETS2, ossia come mettere un «freno» alle emissioni dei trasporti – ETS 2, or How to Put a «Brake» on Transport Emissions*..... » 649

NICOLA ROMANA, *Trasporto, green e sharing mobility – Transport, green and sharing mobility* ..... » 673

Fatti e misfatti

FRANCESCO MANCINI, *L'errore del controllore* ..... Pag. 689

RACHELE GENOVESE, *Benvenuti in Turchia… se seduto resterai la multa non prenderai* ..... » 690

ROXANA LOREDANA GHERCA, *Visita panoramica (a sorpresa) sul golfo di Ajaccio* .... » 692

Giurisprudenza al vaglio

C. cost. 8 luglio 2025 n. 101 ..... Pag. 695
con nota di LUCA ANCIS, *La Corte costituzionale chiarisce i termini dell'obbligo del comandante dell'unita soccorritrice di seguire le indicazioni dello Stato che coordina le operazioni di soccorso – The Constitutional Court Clarifies the Master's Duty to Follow the Instructions of the State Coordinating Rescue Operations* ..... » 717

C. giust. (UE) 15 ottobre 2025, C-218/24 ..... » 725
con nota di FIORENZA PRADA, *Animali a bordo: quando il bagaglio ... respira! – Animals on board: when the luggage… breathes!* ..... » 730

C. europea dei diritti dell'uomo 11 giugno 2025 ..... » 737
con nota di CHIARA TINCANI, *Migranti, soccorso in mare e una recente decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo – Migrants, rescue at sea and a recent decision by the European Court of Human Rights* ... » 743

United Kingdom Supreme Court, 13 Novembre 2024 ..... » 751
con nota di GIANDOMENICO MILILLO, *Sull'applicabilità del time bar di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby all'ipotesi di erronea consegna delle merci avvenuta successivamente alla scaricazione – On the applicability of the time bar under Article 3.6 of the Hague-Visby Rules to cases of misdelivery occurring after discharge of the goods* ..... » 783

Cronache

GIANDOMENICO MILILLO, Convegno «*Sport velici: regole e responsabilità*», Trieste 10 ottobre 2025 ..... Pag. 795

MICHELA PANDOLFINO e EMILIA VERMIGLIO, Convegno «*I droni nel diritto e nell'esperienza applicativa: nozioni, soggetti, servizi e responsabilità*», Messina 15 ottobre 2025 ..... » 799

EMILIA VERMIGLIO, *V Convegno Nazionale AIDINAT, conclusivo del progetto PRIN 2020, «Il limite risarcitorio nell'ordinamento della navigazione e dei trasporti, trent'anni dopo». In onore del Prof. Alfredo Antonini*, Catanzaro 16 e 17 ottobre 2025 ..... » 807

GIOVANNI MARCHIAFAVA, Seminario «*Guida pratica alla redazione delle condizioni generali di spedizione. Il ruolo delle imprese di spedizione*», Genova 5 novembre 2025 ..... » 823

PIETRO PALANDRI, Seminario «*Shipping and the challenge of Decarbonization*», Genova 14 novembre 2025 ..... » 827

Massimario ..... Pag. 831

Osservatorio legislativo ..... Pag. 845

Segnalazioni bibliografiche ..... Pag. 853

Materiali

Parere di ENZO FOGLIANI, *La prescrizione in materia di danni psichici a terzi in superficie* ..... Pag. 911

MICHELE IUS, *Incoterms®: dall'incidenza dei dazi alla scelta del luogo di consegna: gestione dei rischi e opportunità per gli operatori* ..... » 921

Quotazioni DSP ..... Pag. 933

Collaboratori ..... Pag. 935

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

SAGGI

Massimiliano Rimaboschi

THE CMI LEX MARITIMA 2025. THE TOKYO PRINCIPLES OF MARITIME LAW. UNA QUESTIONE DI METODO

The plenary session of the 44th CMI Conference held in Tokyo on the 17th May 2025 has finally adopted the CMI Lex Maritima 2025 - The Tokyo Principles of Maritime Law. *This moment will be remembered as a milestone in the CMI history and in international maritime law as a shift from the traditional method of unification based on the so called "hard codification" of maritime law, by means of international conventions only, to an alternative method consisting in a "soft codification" of universal general principles, many of which dating back centuries, some of them being even thousands years old. The task has long been deemed far-fetched, even impossible or fantastic, but now it is reality. As a result the international maritime community has now an official instrument adopted by the most prestigious International Organization in the field of the unification of maritime law at its disposal to be consulted as a useful tool to better understand and possibly enforce the very core of maritime law promoting this way its uniform interpretation. It is therefore useful to investigate the very nature of these general principles of maritime law in order to better understand their possible effectiveness and enforceability in positive maritime law.*

Sommario: 1. L'adozione dei *Tokyo Principles of Maritime Law*. – 2. *Lex mercatoria, Lex maritima* e applicazione delle regole materiali. – 3. La riunificazione del diritto marittimo tramite codificazione rigida internazionale. – 4. Critica della metodica della codificazione rigida. – 5. La conservazione della natura giuridica originaria dei principi assimilati nelle convenzioni. – 6. Teoria generale dell'applicazione diretta delle regole materiali di diritto marittimo. – 7. Recepimento delle tesi proposta nei Principi di Tokyo (misura del). – 8. Le regole di applicazione della *Lex Maritima*. – 9. Sull'efficacia della *Lex Maritima* in base alla teoria di applicazione diretta delle regole materiali. – 10. Brevi considerazioni conclusive.

1. *L'adozione dei Tokyo Principles of Maritime Law* – La sessione plenaria della Conferenza del CMI di Tokyo del 17 maggio 2025 è destinata

ad entrare nella storia per l'adozione, con il nome di *The CMI Lex Maritima - The Tokyo Principles of Maritime Law*, di uno strumento unico e straordinario, avente l'ambizioso obiettivo di contribuire in modo realmente rilevante all'unificazione mondiale del diritto marittimo ([1]).

Si tratta della prima ed unica raccolta di questo genere nel settore marittimo.

Non è una convenzione internazionale né somiglia ad alcun altro strumento sinora adottato dal CMI, quali *model laws* volti a creare modelli di legislazione utilizzabili dagli Stati nazionali o *guidelines* che sono normalmente rivolte alla migliore applicazione di un altro strumento normativo, ma di uno strumento di *soft law* che riveste natura giuridica del tutto *sui generis*.

È una compilazione di venticinque principi universalmente accettati ed applicabili di diritto marittimo, che già esistono e costituiscono una sorta di patrimonio comune della comunità internazionale, suddivisi in sette sezioni chiamate parti.

Tali Principi non sono formulati *ex novo*, ma sono l'esito di un lavoro in sostanza meramente ricognitivo di una realtà giuridicamente già esistente, in cui è stato messo in luce tutto ciò che unisce la comunità internazionale nell'ambito del diritto marittimo, lasciando da parte tutto ciò che invece la divide e gli aspetti che non siano ancora sufficientemente armonizzati.

La compilazione è principalmente focalizzata su questioni di diritto privato, ma la commistione tra aspetti privatistici e pubblicistici tipica della materia fa sì che non sia sempre facile distinguere tra l'uno e l'altro ([2]).

Non mancano però principi di carattere più spiccatamente pubbli-

---

([1]) Sull'argomento vedasi anche M. Rimaboschi - F. Lorenzon, *CMI Lex Maritima - The Tokyo Principles*, in *Dir. mar.* 2025, 653.

([2]) Vedasi ad esempio Principio 8.3 sugli obblighi in relazione alla protezione dell'ambiente marino: «*Ship masters are bound, in so far as they can do without serious danger to their ship and persons thereon, to render assistance to any person at sea in danger of being lost and, after a collision, to the other ship*». Vedasi anche il Principio sugli obblighi del comandante di nave che comprende anche quello dell'obbligo di prestare assistenza e salvataggio a qualunque persona sia in pericolo in mare e a qualunque nave in pericolo dopo un urto in mare Principio 8.2: «*The ship master shall: (a) apply good seamanship; (b) exercise due care in the treatment of crew and other persons on board; (c) have regard for the need to preserve the marine environment*». Vedasi anche il Principio 12 sul sistema di responsabilità e obblighi assicurativi del proprietario di nave per danni da inquinamento da idrocarburi e da sversamenti di carburante delle navi in mare comprende al contempo aspetti di natura privatistica e pubblicistica.

cistico, come ad esempio quello che implementa come parte della *Lex maritima* le Regole della Convenzione IMO per prevenire gli abbordi in mare tra navi ([3]).

Lo scopo dello strumento è spiegato nelle regole preliminari, dove viene specificato che esso intende identificare e divulgare i principi di diritto marittimo universalmente applicati allo scopo di chiarire le specificità di questa branca del diritto rispetto al diritto comune (intendendosi come tale ciò che non è diritto marittimo, senza entrare nel dibattito dottrinale se il diritto marittimo sia una branca totalmente autonoma oppure se sia una *lex specialis* sempre nell'ambito del diritto comune) e di promuovere l'unificazione del diritto marittimo nel quadro delle finalità perseguite dal CMI ([4]).

Tra i possibili utilizzi della *Lex Maritima* vi è tuttavia anche quello di indirizzo per la redazione e adozione di normative nazionali e internazionali che traggano ispirazione dei principi in essa affermati.

Le regole preliminari pongono anche le definizioni di alcuni termini ricorrenti utilizzati nella raccolta, le quali sono poste solo ed esclusivamente nell'ambito ed in relazione a questo specifico strumento, per la lettura, comprensione ed interpretazione dello stesso, senza voler affatto fornire definizioni di valenza «generale» o «universale» dei termini ivi indicati.

Viene anzi specificato nel commento alla regola 2 che i termini impiegati possono avere diversi significati a seconda dell'ordinamento giuridico o del contesto considerato ([5]).

Le definizioni, poste nella Regola 2, non costituiscono quindi principi generali estrapolati dal diritto sostanziale, trattandosi come detto di regole puramente strumentali all'utilizzo e interpretazione della *Lex Maritima*.

Con il termine *Lex Maritima* si allude nello strumento, come risulta dalla definizione contenuta nella regola 2, all'intero elaborato costituito

---

([3]) Vedasi COLREGs 1972 richiamate da richiamate integralmente Principio 7 come principio di diritto marittimo in sé di diretta ed universale applicazione : «*Principle 7 - The Rules of the Road - The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, are as such part of the lex maritima*».

([4]) Regola 1. «*The objective of the CMI Lex Maritima is to identify and disseminate the universally applied principles of maritime law, thereby clarifying its specificities and promoting its international uniformity*».

([5]) Come in particolare è stato evidenziato per i termini «*ship manager*», «*ship operator*», «*shipowner*» ecc.

dalle regole preliminari e dai 25 principi ([6]).

Il termine viene dunque impiegato in modo diverso da quello con cui si allude al corrispondente della *Lex mercatoria* riferito però alle questioni marittime, che talvolta anzi viene identificato con essa in relazione ai traffici e commerci marittimi.

Nella definizione impiegata con riferimento allo specifico strumento adottato, s'intende far riferimento quindi non già alla *Lex mercatoria* o *Lex maritima* come mera raccolta di usi e prassi del commercio marittimo, ma bensì ad una più ampia e generale nozione che comprende tutta quell'eredità internazionalmente comune di valori, regole e principi che governano le questioni marittime, facendo espresso riferimento alla giurisprudenza di *common law* ed in particolare americana[7], supportata anche da eminente dottrina anglosassone ([8]) in cui tale nozione è stata usata anche con il termine *general maritime law* per distinguerla dal *municipal maritime law*.

In sostanza, lo strumento costituito dai Principi generali della *Lex maritima* adottati dal CMI pone una serie di nozioni e principi universalmente condivisi che stanno alla base di tutti gli ordinamenti giuridici in materia marittima derivanti da una pluralità di fonti tra cui le convenzioni internazionali, leggi e codificazioni nazionali, contratti e clausole standard, ma anche giurisprudenza e dottrina.

La versione finale del testo è stata ufficialmente presentata, prima dell'adozione in sessione plenaria, alla sessione pubblica sulla *Lex maritima* della Conferenza di Tokyo ([9]).

([6]) Regola 2.1: «*CMI Lex Maritima means the preliminary Rules and the Principles laid down in the present instrument*».

([7]) *RMS Titanic, Inc. v. Harver*, 171 F3d 943; 1999 A.M.C. 1331 (4th Circ. 1999). *American Ins. Co. v. 356 Bales of Cotton*, 26 U.S. 511 (1828).

([8]) J. Allsop, *Maritime Law – the Nature and Importance of its International Character,* in *Tul mar. L.J.* 2010, 555; J. Allsop, *Comity and Unity in Maritime Law*, in *CMI Yearbook*, 2016, 163. Vedi P. Niemeyer, *Applying Jus Gentium to the Salvage of the R.M.S Titanic in International Waters*, in *The Healy Lectures on Admirality Law 2005-2015,* New York, 2016, 3.

([9]) Alla sessione pubblica sulla *Lex maritima* della Conferenza di Tokyo del CMI tenutasi il 14 maggio 2025 partecipavano quali relatori il Presidente dell'IWG Eric Van Hooydonk (Belgio), il Presidente dell'Associazione di diritto marittimo giapponese ospitante Tomotaka Fujita, anche in qualità di membro dell'IWG, il rapporteur Jesus Casas (Spagna) e gli altri relatori componenti dell'IWG Michael Sturley (USA), Andreas Maurer (Germania). Massimiliano Rimaboschi (Italia), Filippo Lorenzon (UK e Italia), Ritz Weber (Brasile) e Eduardo Adragna (Argentina).

Il percorso che ha condotto a questo traguardo storico, culminato nell'adozione dall'organizzazione internazionale non intergovernativa a copertura globale che per antonomasia persegue l'obiettivo dell'unificazione del diritto marittimo, è stato lungo e complesso.

Ci sono voluti oltre undici anni di lavoro da parte del Gruppo di Lavoro Internazionale (IWG) sulla *Lex maritima* costituito nel 2014 in seno al CMI per estrarre quel *common core* del diritto marittimo espresso poi in venticinque principi universali, all'esito di un lavoro di comparazione, che è stato associato per similitudine ad un processo di estrazione chimica per distillazione, dell'enorme congerie di norme di diritto positivo marittimo, citate nelle note in calce ai suddetti principi per giustificare gli esiti raggiunti con metodo scientifico oggettivamente riscontrabile.

Il completamento dell'opera e la sua adozione internazionale da parte della più prestigiosa organizzazione a copertura globale nata al dichiarato scopo di promuovere l'unificazione del diritto marittimo si devono principalmente al Prof. Eric Van Hooydonk, che ha tenacemente perseguito tale obiettivo sin dal 2014, quando convinse l'allora Presidente del CMI John Hare della validità del Progetto e della necessità di creare in seno al CMI un Gruppo di Lavoro Internazionale (IWG) sulla *Lex maritima* di cui venne nominato Presidente, del quale furono chiamati a far parte i migliori esperti della materia a livello mondiale che potessero fornire un utile contributo all'impresa, più volte ideata in passato sin dai tempi del Brunetti, ma mai concretamente realizzata prima ([10]).

Il primo importante consesso del CMI in cui fu dedicata una sessione pubblica alla *Lex maritima* fu la Conferenza di New York del 2016, nel corso della quale ebbi l'onore di presentare il Progetto assieme al Prof. Van Hooydonk ([11]) ad un pubblico di elevatissimo livello, composto da il Prof. Rhidian Thomas e autorevoli Giudici esperti di diritto marittimo, come il Presidente della Corte Federale australiana James Leslie Bain Allsop e il Giudice della Corte d'Appello Federale canadese Johanne Gautier.

Seguirono i *Meeting* di Londra 2018, i Colloqui di Città del Messico nel 2019, la Conferenza di Anversa del 2022, i Colloqui di Montreal

---

([10]) A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino, 1929.

([11]) Vedasi M. Rimaboschi, *The reformulation of the general principles of the Lex maritima*, in *JMLC* 2016, 393. Articolo tratto dalla relazione presentata il 4 maggio 2016 alla 42° Conferenza internazionale del CMI tenutasi a New York City.

2023, quelli di Gothenburg del 2024 dove fu pubblicamente presentata la prima bozza della *Lex maritima* ed infine la Conferenza di Tokyo del 2025 dove il CMI ha infine approvato in sessione plenaria la risoluzione di adozione della *Lex maritima*.

L'opera della dottrina che ha consentito tutto ciò risale però ad epoche ben anteriori, con autori che hanno a lungo sviscerato tematiche essenziali affinché potesse essere condotta a termine la lunga gestazione dello strumento adottato.

2. *Lex mercatoria, Lex maritima e applicazione delle regole materiali* – Era il 1996 quando all'Università di Lione, in Francia, sentii parlare per la prima volta della *Lex mercatoria*, durante il corso di diritto internazionale privato tenuto dal prof. Filali Osman, che solo successivamente scoprii essere uno dei più autorevoli esponenti della dottrina francese in materia ([12]).

Fu solo qualche fugace accenno, mentre ci parlava delle regole materiali, volte a disciplinare direttamente il caso concreto caratterizzato da elementi di estraneità, diversamente dalle regole di conflitto che rinviano invece ad un determinato ordinamento giuridico per individuare la legge applicabile.

Le regole materiali in diritto internazionale privato erano innanzi tutto quelle convenzionali di diritto uniforme *self executing* volte all'unificazione del diritto sostanziale, la cui applicazione diretta senza necessità di passare attraverso la previa applicazione delle regole di conflitto era stata una conquista non scontata nell'ordinamento giuridico italiano, che era passata dapprima attraverso la dottrina ([13]), in base al principio di specialità, poi attraverso la giurisprudenza ([14]) per poi approdare solo recentemente in un dettato normativo ([15]).

Tuttavia, seppur non vi avesse dedicato alcuna specifica lezione, ricordo chiaramente come mi fosse rimasta impressa nella mente l'idea

---

([12]) F. Osman, *Les principes généraux de la Lex mercatoria*, Parigi, 1992.

([13]) A. Malintoppi, *Droit uniforme et droit international privé*, in *RCADI* 1965, 43, 44.

([14]) Vedasi in Italia Cass. 22 giugno 1961, n. 1505, *American Export Lines c. FIAT spa*, in *Dir. mar.* 1961, 601, con nota di A. Malintoppi, *Natura delle norme di applicazione uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*.

([15]) Vedasi art. 2, comma 1, l. 31 maggio 1995 n. 218. Vedasi anche art. 25, §1, reg. (CE) n. 593/2008.

che vi fosse qualcosa di più e di diverso, che pur senza derivare dall'evidenza di una fonte internazionale scritta avesse ciò nonostante vocazione a regolare di fatto (e di diritto) i rapporti concreti.

Che l'agire umano non sia regolato da sole norme scritte è cosa nota dalla notte dei tempi.

D'altronde l'uomo è un animale sociale e prima dell'invenzione, nonché della conoscenza e del diffuso utilizzo della scrittura, il comportamento dei consociati, appunto affinché potessero essere tali, doveva forzatamente già trovare una regolamentazione che non risiedesse in sole regole morali, ma che avesse in sé il germe delle regole di diritto, che potessero già costituire il sostrato ordinamentale della comunità sociale.

Con l'invenzione della scrittura, così come le storie e i poemi non furono più tramandati solo oralmente, con l'incertezza quindi della conservazione dell'originale nella loro *traditio* da persona a persona, era naturale che le regole di comportamento (*rectius* regole di diritto) della società fossero anch'esse man mano incardinate in fonti scritte e che con l'evolvere della società fossero via via inquadrate in un sempre più certo «formalismo», dettato dalla cornice ordinamentale nell'ambito della quale esse si collocavano e che ha trovato infine il suo apice nella dottrina kelsiana, con la teoria della struttura piramidale gerarchica delle fonti del diritto ([16]).

Eppure accanto alle fonti formali scritte, espressione del potere legislativo, hanno generalmente resistito nel tempo anche le fonti non scritte, di origine storica e tradizionale, costituite da usi e consuetudini.

Se questo è vero in generale, lo è ancor di più, fin dall'antichità, nell'ambito del commercio internazionale, dove sussistono fonti della regolamentazione dei rapporti delle parti diverse sia da quelle formali scritte di origine statuale, leggi e regolamenti nazionali, cui possa essere fatto rinvio da una regola di conflitto, sia da quelle formali scritte di origine internazionale, come le convenzioni internazionali di diritto uniforme direttamente applicabili.

Gli operatori commerciali fondano infatti ampiamente la regolamentazione dei reciproci rapporti su usi e consuetudini che parte della dottrina ha elevato dal rango della mera autonomia privata a quello di vere e proprie regole di diritto materiale, definendole regole oggettive del com-

---

([16]) Vedasi H. Kelsen, *Teoria pura del diritto,* Parigi, 1962.

mercio internazionale ([17]), ovvero quelle regole oggettive che sono state altresì talvolta definite con l'appellativo di «nuova *Lex mercatoria*» ([18]) richiamandosi a (ma al contempo per distinguerle da) quel plesso di norme transnazionali che in passato hanno disciplinato, per lo più su base di aree geografiche, i commerci prima della nascita degli Stati nazionali come li conosciamo oggi, con i propri ordinamenti giuridici interni.

Poiché sin dall'antichità il commercio era in gran parte marittimo, la *Lex mercatoria* poneva in realtà le proprie radici soprattutto in tale ambito e per questo motivo riteniamo che debba piuttosto parlarsi in relazione ad esso di *Lex maritima* ([19]).

La *Lex maritima*, essendo costituita da usi e consuetudini marittime, non aveva per sua natura ontologicamente forma scritta, ma ciò che di essa conosciamo oggi è quello che ci è stato tramandato attraverso fonti scritte che ce ne forniscono testimonianza.

Di quella che fu la Legge di Rodi, ad esempio, conosciamo oggi infatti la *Lex Rhodia de iactu* di diritto romano, ovvero una trasposizione probabilmente parziale dell'originale nel Digesto Giustinianeo (XIV.2), all'interno del *Corpus Iuris Civilis*.

Pur essendo state rinvenute in tale compilazione risalente al VI secolo d.C., nella quale secondo alcuni storici sarebbe stata inserita ad opera dei Basilici alla fine del IX secolo d.C. ([20]), non si dubita oggi che

---

([17]) Vedi M.J. Bonell, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, Milano, 1976. Vedi anche F. F. Osman, *op. cit.*, 269 che cita sul tema la tesi di B. Goldman. Vedi Anche B. Goldman, *Frontières du droit et « Lex mercatoria »*, in *Archives de philosophie du droit* 1964, 192: «*la Lex mercatoria se situe donc bien, substantiellement comme formellement dans le domaine du droit*». Vedi anche R. Goode, *Usage and its reception in transnational commercial law*, in *ICLQ* 1997, XLVI/1, 7*: «unwritten trade usage is a practice or pattern of behaviour among merchants established by repetition which has in some degree acquired normative force*». Sulla giuridicità degli usi fondata sulla nozione di «ragionevole prevedibilità» degli stessi vedasi F. Osman, *op. cit.*, p. 427 e R. Goode, *op. cit.*, 8.

([18]) B. Goldman, *op. cit,* 177; F. Osman, *Les principes généraux de la Lex mercatoria*, Paris, 1992; R. Goode, *op. cit*, 1; K.P. Berger, *The creeping codification of the Lex mercatoria*, La Haye-Londres-Boston, 1999; M.J. Bonell, *op. cit*.

([19]) Vedi W. Tetley, *The general maritime law: the Lex maritima,* in *ETL* 1996, 469. Per una panoramica sulla *Lex maritima* e la sua relazione con la *Lex mercatoria* vedasi anche M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification du droit maritime et interprétation uniforme*, Trieste, 2005, I, 201. Vedasi anche M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime - Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-en-Provence, 2006, 147. Vedi anche R. Goode, *op. cit.*, 5. Confronta anche A. von Ziegler, *Alternatives and methods of unification or harmonisation of maritime law*, in *Dir mar.* 1999, 232.

([20]) Come riportato da G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo,* Milano, 1987, I, 90.

le regole sulle avarie marittime risalgano in realtà ad epoca ben anteriore, probabilmente intorno al IX-VIII secolo A.C., quando l'isola di Rodi era una colonia dai Fenici, che si ritiene avessero sicuramente elaborato regole di diritto marittimo per lo sviluppo dei loro commerci, di cui non sono state rinvenute fonti scritte.

Anche in Grecia il diritto marittimo era probabilmente soprattutto consuetudinario, considerate le scarse tracce che di esso ci sono pervenute ([21]).

Numerose raccolte di usi marittimi risalgono poi in particolare al periodo medievale, senza che tali compilazioni scritte di principi generali, usi e consuetudini marittime ([22]) ne modificassero tuttavia la natura, che rimaneva sostanzialmente consuetudinaria.

Tra di esse, a titolo esemplificativo possono essere citate le *Ordinamenta et consuetudo maris* di Trani (1063), gli *Ordinamenta Doges* (sec. XIII), la *Tabula* di Amalfi (sec. XII) ([23]), i *Rôles d'Oleran* (1160), il *Capitulare navium* di Venezia (1229), il *Breve curiae maris* di Pisa (1160), il *Breve Portus Kalaritani* di Cagliari (1318), gli Statuti di Ragusa (1272), Spalato (1312) e Zara (sec. XIV), i *Capitula* comunali e l'*Officium Gazariae di Genova* (1313, 1403, 1441) il *Consulatus Maris* (1494), i Diritti di Lubecca e di Wisby che ponevano la legge dei mercanti della Lega Anseatica (dal XIII secolo) e molte altre ([24]).

([21]) G. Righetti, *op. cit.,* 89.

([22]) Sulla differenza tra usi e principi generali vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* I, cit. 163.

([23]) Alcuni autori ipotizzano che l'origine della *Tavola Amalfitana* possa essere collocata in epoca anche anteriore, probabilmente già nel X Secolo. Vedasi M. Camera, *Memorie storico-diplomatiche dell'antica Città e Ducato di Amalfi*, Salerno, 1876, 207. L'originale andò però perduto a partire dal XV Secolo, cosicché quelle che sono state conservate sino ad oggi sono solo alcune copie manoscritte di formazione successiva, con variazioni dovute alla trascrizione degli amanuensi. Sul punto vedasi A. Antonini, *Tabula de Amalpha e sua eredità nel diritto attuale: ipotesi di parallelismo fra antichi e odierni istituti,* in *Dir. trasp.*, 2011, 747. In questo scritto l'Autore riferisce del ritrovamento da parte di Tommaso Gar della prima copia completa della Tavola in data prossima al 1843, fra i manoscritti appartenuti al doge veneziano Marco Foscarini, nella Hofbibliothek di Vienna, dove era stata portata nel 1797 da Venezia, a seguito dell'assegnazione della stessa all'Austria da parte di Napoleone. Tale copia, che divenne nota come «Codice foscariniano», viene fatta risalire del XVI secolo e conteneva altresì altri scritti, fra cui le *Consuetudines civitatis Amalfie*. Sull'argomento, con copia integrale della *Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae quae in vulgare sermoni dicuntur Tabula Amalfa,* vedasi M. Camera, *op. cit.,* 210 ss.

([24]) Per un'ampia e più esaustiva panoramica delle varie raccolte di usi e consuetudini marittime vedasi A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti,* Milano, 2015, 14, 15.

Tali compilazioni non avevano di per sé vocazione ad un'applicazione universale, ma erano nate e si erano sviluppate nell'ambito delle rispettive aree geografiche dove si svolgevano i relativi commerci.

Tuttavia esse esprimevano principi generali sostanzialmente comuni, frutto dell'evoluzione storica del diritto marittimo.

In Inghilterra una raccolta di tali usi e consuetudini marittime, da cui erano tratti i principi generali del diritto marittimo costituenti il *general maritime law* applicato dalle Corti marittime inglesi, era stata compilata nel c.d. *Black Book of the Admirality* in uso nel XVII e XVIII secolo, la cui edizione pervenuta ai giorni nostri è però quella di Sir. Travers Twiss Q.C. del 1871.

Da questa breve disamina tracciata si evince un dato particolarmente rilevante, ovvero l'origine storica e tradizionale del diritto marittimo, come disciplina a sé ed automa rispetto a quella che in diritto inglese viene chiamata *the Law of the Land*, che è venuta man mano stratificandosi nel tempo creando una sorta di sostrato comune, un «diritto marittimo generale», (*general maritime law*) ([25]) espressione di o comunque facente parte dello *ius gentium* ovvero della *Law of the Nations* distinto dal *municipal law of the country* che si trova citato in numerose pronunce delle *Admirality Jurisdictions* inglesi e americane ([26]).

Se dalle Corti inglesi la *general maritime law* è in genere considerata «assorbita» nel diritto positivo interno (*English Maritime Law)* per la sua applicazione ([27]), complice anche il sistema nettamente dualista del sistema inglese, le Corti americane, probabilmente influenzate da un sistema che invece, all'opposto di quello inglese, è marcatamente mo-

---

([25]) «*Is there a Lex mercatoria in the twentieth century? The answer must be 'yes' in maritime law, it being the general maritime law in such countries as the U.K., the U.S. and Canada (the Lex maritima), derived from the Lex mercatoria, the Rôles of Oléron, the merchants' and admiralty courts, going as far back as the twelfth century. It also exists in various international documents and understandings which have no legal authority, national or international, such as BIMCO bills of lading, standard form charterparties, the CMI's Uniform Rules for Sea Waybills and the York/Antwerp Rules 1994 on general average*» W. Tetley, *op. cit.*, 469.

([26]) Vedi emblematicamente *American Ins. Co. v. 356 Bales of Cotton*, 26 U.S. 511 (1828).

([27]) Cfr. J. Allsop, *Maritime Law – the Nature and Importance of its International Character,* cit., *T* 555. J. Allsop, *Comity and Unity in Maritime Law*, cit., 163. Vedi anche P. Niemeyer, *op.cit*.

nista ([28]) si sono spinte ad affermare ed applicare direttamente principi generali dello *ius gentium,* come ad esempio in materia di salvataggio ([29]), considerandoli riconosciuti ed accettati come tali nel proprio ordinamento, permeando direttamente in quest'ultimo per il tramite dell'art. III Sec. 2 della Costituzione americana.

Il senso di tale norma costituzionale, che conferisce *Judicial Power* (federale) sui *Cases of Admirality and maritime Jurisdiction,* si trova emblematicamente spiegato nel fondamentale precedente giudiziale costituito dalla sentenza della Corte Suprema americana *The American Ins. Co. v. 356 Bales of Cotton* del 1928, dove il Presidente della Corte aveva affermato che i casi di diritto marittimo non trovano fondamento normativo nella Costituzione o nelle leggi degli Stati Uniti, perché sono antichi come la navigazione stessa e perciò la legge marittima e dell'ammiragliato è applicata dalle Corti americane così come è esistita da secoli ai casi di diritto marittimo che si presentano ([30]).

Nell'idea dei Padri Fondatori, cioè, la Costituzione conferiva così ai Giudici Federali il potere di esercitare la giurisdizione in casi di diritto marittimo senza che questi fossero necessariamente regolati da leggi interne o alla Costituzione stessa, ma dando atto dell'esistenza di quello storico plesso normativo stratificatosi nel tempo, che costituisce il *general maritime law* ovvero lo *ius gentium,* ai cui principi generali l'art. III della Costituzione americana garantisce diretta applicabilità negli USA ([31]).

([28]) Sui sistemi di applicazione delle convenzioni internazionali e loro efficacia negli ordinamenti inglese e americano vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., III, 145, 162. J.H. Jackson, *Rapport national sur le système de droit américain*, in *UKNCCL, The effect of treaties in domestic law*, diretto da F.G. Jacobs, Londra, 1987, 142. P.M. Eisemann (a cura di), *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national,* L'Aja, 1996, 504.

([29]) Vedasi *RMS Titanic, Inc. v. Harver*, 4th Circ. 1999, cit.

([30]) «*A case in admiralty does not, in fact, arise under the Constitution or laws of the United States. These cases are as old as navigation itself; and the law, admiralty and maritime, as it has existed for ages, is applied by our Courts to the cases as they arise*». *The American Ins. Co. v. 356 Bales of Cotton*, 26 U.S. (1 Pet.) 511, 544, 545 (1828).

([31]) «*Since the Founding, federal courts sitting in admiralty jurisdiction have steadfastly continued to acquiesce in this jus gentium governing maritime affairs. Indeed, the Supreme Court has time and again admonished that "courts of this and other commercial nations have generally deferred to a non-national or international maritime law of impressive maturity and universality". Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571, 581 (1953); see also United States v. W.M. Webb, Inc., 397 U.S. at 191 (1970) (observing that the "maritime law ... provides*

3. *La riunificazione del diritto marittimo tramite codificazione rigida internazionale* – Se da un lato può dirsi che le fondamentali norme consuetudinarie via via consolidatesi in principi generali di diritto marittimo sono state man mano «assorbite» nel diritto positivo degli Stati nazionali, come avvenuto sin dalle prime e più note codificazioni nazionali che le hanno sostanzialmente riprodotte, come ad esempio l'*Ordonnance de la marine* di Colbert del 1681, lo svilupparsi degli Stati nazionali moderni, con la pretesa di «autosufficienza» dei propri ordinamenti giuridici interni e delle proprie fonti a regolare tutte le fattispecie concrete, ispirata da una teoria del diritto rigidamente improntata al positivismo kelseniano, non poteva che portare ad una «disgregazione» normativa di quel plesso normativo costituito dalla congerie di norme consuetudinarie stratificatesi nel tempo, i cui principi generali avevano invece vocazione ad un'applicazione universale.

A partire dalla fine del XIX Secolo, si avvertì perciò la necessità di promuovere quella che fu da molti definita una «ri-unificazione» del diritto marittimo a livello internazionale ([32]), per il cui dichiarato fine, dopo il successo nell'unificazione contrattuale del diritto delle avarie marittime con l'adozione delle Regole di York e Anversa ad opera dell'*International Law Association*, fu creato il *Comité Maritime International* (CMI) nel 1897 ([33]), il quale perseguì tale obiettivo precipuamente

---

an established network of rules and distinctions that are practically suited to the necessities of the sea"). This body of maritime law "has the force of law, not from extraterritorial reach of national laws, nor from abdication of its sovereign powers by any nation, but from acceptance by common consent of civilized communities of rules designed to foster amicable and workable commercial relations." Larsen, 345 U.S. at 581-82. Thus, when we say today that a case in admiralty is governed by the general maritime law, we speak through our own national sovereignty and thereby recognize and acquiesce in the time-honored principles of the common law of the seas. See Ex Parte Western Maid, 257 U.S. 419, 432 (1922)». RMS Titanic, Inc. v. Harver, 4th Circ. 1999, cit., 960, 961.

([32]) «*When discussing the unification of Maritime Law, it is worth recalling that we should, in fact, be speaking of the re-unification of Maritime Law*», A. von Ziegler, *op. cit,* 232.

([33]) «*The known historical record makes it difficult to say with certainty when the CMI began its existence. Its origins lie in the efforts of a group led by Belgian commercial and political persons who came together in the early 1880's to discuss and to put before the ILA a proposal to codify the whole body of maritime international law. As extreme as this sounds in the present day, the roots of the effort run back to the 17th century when there were attempts to make a 'universal' codification of uniform principles extracted from the various mediaeval maritime codes. This theme had been picked up by maritime jurists in the first half of the 19th century, when it was commonly acknowledged that the courts of admiralty and maritime law were courts of international law. In the common law system this view ga-*

con il metodo della codificazione a mezzo di convenzioni internazionali di diritto uniforme, adottate in seno a Conferenze diplomatiche convocate a Bruxelles dal Governo del Belgio in virtù della speciale relazione storicamente esistente tra quest'ultimo ed il CMI, il cui primo presidente Auguste Beeneaert era stato Presidente della Camera dei Deputati e Primo Ministro del Belgio ([34]).

Tale era il contesto nel quale si poneva la cosiddetta «prima fase» di codificazione del diritto marittimo ([35]), promossa dal CMI, volto soprattutto alle questioni di diritto sostanziale privatistico commerciale, seppur collegate sempre anche con immanenti aspetti pubblicistici tipici della navigazione, mentre la codificazione internazionale degli aspetti più propriamente pubblicistici era stata invece promossa a livello internazionale dall'IMCO, organizzazione intergovernativa creata nel 1948 dopo la fine della seconda guerra mondiale, che ha poi assunto il nome IMO nel 1982 e che ha promosso l'adozione dei maggiori strumenti internazionali che pongono gli standard di sicurezza della navigazione, ovvero la Convenzione SOLAS relativa alla sicurezza per la vita umana in mare e quelli per la prevenzione dell'inquinamento marino, ovvero la Convenzione MARPOL 73/78, ma anche altre convenzioni internazionali come quella sugli standard relativi alle linee massime di carico delle navi LOAD LINES, o quella sulle regole per prevenire gli abbordi in mare (COLREGs), quella sul sistema universale di misura del tonnellaggio delle navi (TONNAGE Convention), quella in materia di ricerca e soccorso in mare (SAR Convention) e altre ancora ([36]).

Il ruolo propulsivo, precedentemente svolto dal CMI, venne poi man mano assunto da tale organizzazione intergovernativa, sempre a tutela del bene superiore della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente marino, anche con riferimento all'adozione di convenzioni di diritto uniforme per l'unificazione di regole di diritto marittimo

---

thered strength from landmark judgements in England and America that were founded upon declared universal principles …» F.L. Wisfall, *A brief History., https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/a-brief-history-wiswall.pdf.*

([34]) *Ibidem.*

([35]) M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, I, cit, 90 ss. Vedasi anche M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime*, cit., 72 ss.

([36]) Per una completa panoramica delle convenzioni internazionali di diritto della navigazione con testo commentato vedasi G. Righetti - M. Rimaboschi, *Le Convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea,* Milano, 2008.

sostanziale più propriamente privatistiche, per le quali si avvalse della proficua collaborazione del CMI quale organizzazione con consolidata esperienza e competenza nel settore.

Furono così adottate le Convenzioni IMO in materia di responsabilità dei proprietari di navi per danni da inquinamento da idrocarburi (CLC Convention 1969 e Protocollo del 1992) e relative convenzioni per la creazione del fondo per il risarcimento dei danni da idrocarburi (FUND Convention 1971 e Protocollo del 1992), nonché le convenzioni internazionali per danni da sversamento di carburante dalle navi (BUNKER Convention 2001), per danni da trasporto di merci pericolose (HNS Convention 1996), la responsabilità armatoriale genere (LLMC Convention 1976 e Protocollo del 1996) e molte altre.

4. *Critica della metodica della codificazione rigida* – Il perseguimento dell'obiettivo dell'unificazione del diritto marittimo a mezzo delle convenzioni internazionali ha dimostrato tuttavia nel tempo tutti i limiti della metodica impiegata ([37]).

L'adozione di una convenzione internazionale necessita infatti in primo luogo della sua approvazione e firma da parte partecipanti ad una conferenza diplomatica appositamente convocata da un soggetto di diritto internazionale oppure promossa in seno ad un'organizzazione intergovernativa, ma per la sua entrata in vigore a livello internazionale debbono poi essere soddisfatte le condizioni da essa stessa poste, che consistono in genere, in ambito marittimo, in un certo numero di ratifiche, talvolta commisurate ad un limite minimo di tonnellaggio complessivo dei paesi aderenti.

Una volta entrata in vigore, la convenzione sarà ovviamente vincolante per i soli Stati contraenti, lasciando impregiudicato il diritto degli altri di aderire ad un'altra convenzione internazionale, magari esattamente sullo stesso tema, come spesso accaduto in diritto marittimo, come ad esempio nell'emblematico caso del trasporto marittimo con le Regole dell'Aja e Aja-Visby da un lato e le Regole di Amburgo dall'altro.

Non solo.

Così come la società e la tecnologia evolvono, così evolvono anche le necessità delle comunità che il diritto deve soddisfare, di tal che vi è una continua traslazione dalla pratica al diritto vivente costituito dagli

---

([37]) Cfr. M. Rimaboschi, *The reformulation of the general principles of the Lex maritima*, cit., 393 ss.

usi, dalle prassi operative, che poi si cristallizzano in vere e proprie consuetudini, usi normativi ovvero regole oggettive del commercio marittimo, caratterizzate dall'*usus* e dall'*opinio iuris,* di tal che esse forniscono nuovo impulso alla promozione di nuovi strumenti internazionali che a loro volta codifichino tali fonti, pur già presenti nella realtà dei traffici marittimi, ma purtuttavia privi di quella formalità data usualmente dalle fonti di diritto positivo.

È così infatti che si è parlato di un ciclico susseguirsi dalla prassi concreta, per via di astrazione agli usi e consuetudini, i quali poi per via di ulteriore astrazione assurgono a principi generali del diritto marittimo, la cui cristallizzazione porta alla necessità di conformare agli stessi le codificazioni internazionali esistenti con protocolli di modifica o nuove convenzioni più idonee a soddisfare le mutate esigenze della comunità sociale regolata, strumenti tutti che poi nel tempo vengono nuovamente superati dal diritto vivente, che muta per adeguarsi all'evoluzione sociale comportando nuovamente la necessità di sostituire gli strumenti internazionali precedentemente adottati ([38]).

Ed è così che ai trattati seguono spesso Protocolli emendativi degli stessi, come ad esempio nel caso di trasporto marittimo i Protocolli di Visby del 1968 alla Convenzione di Bruxelles per l'unificazione di alcune regole sulle polizze di carico del 1924 (Regole dell'Aja) e il Protocollo di Bruxelles del 1979 alla medesima convenzione del 1924, i quali soggiacciono alle stesse identiche regole delle convenzioni internazionali in relazione alla loro adozione ed entrata in vigore.

Ma talvolta le innovazioni sono tali per cui si avverte la necessità di adottare addirittura convenzioni del tutto nuove, come ad esempio avvenuto, ritornando all'esempio del trasporto marittimo, con l'adozione nel 2008 della *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (meglio nota con l'appellativo di Regole di Rotterdam), che ha visto sinora però la ratifica o adesione da parte di soli cinque Stati ([39]).

A differenza di quanto accade in diritto interno, dove l'adozione di

---

([38]) Vedasi più ampiamente sul punto M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 279, 305. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime*, cit., 201.

([39]) Ai sensi dell'art. 94 della *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* essa entrerà in vigore «*on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession*».

una nuova fonte, salvi gli eventuali diversi profili di competenza precedentemente evidenziati, comporta usualmente l'abrogazione, anche implicita, della precedente di pari livello volta a regolare la medesima questione, ciò non avviene in diritto internazionale, nel quale le convenzioni internazionali rimangono in vigore sinché sono soddisfatte le condizioni da esse poste a tal fine.

Per venir meno la sua efficacia a livello internazionale, la convenzione dovrebbe cioè perdere il numero di ratifiche minimo da esso richiesto, ciò che può avvenire con il deposito dell'apposito strumento a tal fine richiesto, ovvero la denuncia da parte dello stato già contraente, con la quale esso comunica di non voler più essere legato alla convenzione.

Tale strumento però, come ben si evince dalla natura consensualistica delle convenzioni internazionali, è stato a lungo visto come un atto ostile verso gli altri Stati aderenti e dunque contrario alla *comity* internazionale.

Tuttavia, la mancata denuncia di una convenzione internazionale a seguito dell'adesione ad un Protocollo emendativo della stessa oppure ad una convenzione successiva volta a regolare la stessa materia in modo rispondente alle mutate esigenze della comunità sociale, può contribuire essa stessa al fenomeno della proliferazione di strumenti internazionali e conseguente disgregazione dell'uniformità precariamente raggiunta con i precedenti strumenti di codificazione rigida.

Per tale motivo, si è messo in luce che nello specifico settore del diritto marittimo e segnatamente delle convenzioni per l'unificazione del diritto marittimo sostanziale, la denuncia del trattato non dovrebbe essere considerata come atto contrario alla *comity* internazionale, ma anzi a favore di quest'ultima quando sia posta, talvolta addirittura come obbligo per gli aderenti alla nuova convenzione volta a sostituire una precedente di diritto uniforme nella stessa materia, nell'ottica di evitare la duplicazione di normative e di addivenire ad una codificazione che rispecchi effettivamente il diritto marittimo vivente sul quale voglia convergere l'uniformità del diritto positivo ([40]).

Vanno visti con favore quindi quegli esempi di protocolli emendativi i quali prevedevano un'apposita clausola che obbligava i Paesi aderenti a depositare lo strumento di denuncia delle precedenti, come i Proto-

---

([40]) M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., I, 123, 125. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 462 ss.

colli adottati nel 1992 alla CLC e FUND Convention, emendativi delle Convenzioni del 1969 e 1971, che furono così infine sostituite dai nuovi strumenti CLC e FUND Convention del 1992 per effetto del venir meno del numero minimo di ratifiche per la loro vigenza internazionale.

Ad ogni modo, però, salvo qualche sporadico esempio come quello testo citato, si assiste generalmente al fenomeno della cosiddetta «proliferazione di strumenti internazionali uniformi» volti a regolare le medesime materie di diritto sostanziale, con conseguente disgregazione anche di quella precaria uniformità raggiunta con gli strumenti già precedentemente in vigore, che si vorrebbero sostituire con altri più attuali.

Ma ancora non è tutto.

La convenzione, una volta entrata in vigore, lo sarà solo «a livello internazionale», mentre l'entrata in vigore nell'ordinamento interno di ogni stato aderente dipenderà, a sua volta, dal soddisfacimento delle condizioni che tale ordinamento a sua volta pone a tal fine, che dipendono sostanzialmente dal suo sistema di diritto pubblico o costituzionale, di tal che si distinguono Paesi cosiddetti monisti, ovvero che prevedono i trattati internazionali da essi conclusi e ratificati quali fonti del diritto interno, come la Francia e gli Stati Uniti, da Paesi cosiddetti dualisti, come il Regno Unito, nei quali l'ordinamento interno e quello internazionale possono essere raffiguranti invece come due cerchi che non si toccano, di tal che per l'entrata in vigore di una convenzione in diritto interno essa deve essere riprodotta da una fonte dell'ordinamento giuridico nazionale ([41]).

A tali casi, si aggiungono quelli di sistemi che potremmo dire «misti», come l'Italia, che condivide un sistema costituzionale pubblico sostanzialmente dualista, di tal che si parla di «dualismo delle funzioni», con un modello normativo simile invece ai sistemi monisti, soprattutto per effetto dello strumento più usualmente impiegato per consentire l'adattamento del diritto interno a quello internazionale, il cosiddetto «ordine di esecuzione», di talché la convenzione internazionale, una volta entrata in vigore nell'ordinamento interno, conserva la sua natura di fonte internazionale e come tale deve essere interpretata dal Giudice,

([41]) Per una completa disamina sui sistemi di entrata in vigore in diritto interno delle convenzioni nei maggiori Stati marittimi vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., III, 138 ss.

parlandosi perciò di «monismo normativo» ([42]).

L'adattamento del diritto interno alle convenzioni internazionali comporta quindi, come visto per molti Paesi, soprattutto dualisti, la necessità di una superposizione di norme, di talché quella interna riproduce quella internazionale, talvolta però mutandone parzialmente il contenuto, con evidenti problematiche poi di interpretazione uniforme del trattato.

Il metodo della codificazione c.d. rigida a mezzo di convenzioni internazionali, come si vede, non costituisce affatto un modo ideale per raggiungere l'agognato obiettivo di una reale unificazione del diritto marittimo.

5. *La conservazione della natura giuridica originaria dei principi assimilati nelle convenzioni* – Il fatto è però, ad ogni modo, che tali codificazioni internazionali per l'unificazione del diritto marittimo sostanziale, in special modo quelle promosse dal CMI in una prima fase, ma anche quelle della cosiddetta «seconda fase» promosse dall'IMO (il cui testo veniva spesso predisposto con la cooperazione del CMI in quanto maggiormente esperto di questioni privatistiche), riproducono molti dei principi generali derivanti da norme consuetudinarie, che sono stati inseriti in tali fonti «rigide» avendo esse ampiamente attinto dalle prassi commerciali consolidate nei commerci marittimi e dalle fonti storiche del diritto marittimo ([43]).

La trasposizione di tali principi generali in specifiche fonti di diritto positivo ha conferito loro l'efficacia giuridica di queste ultime nell'ordinamento dato, ma per altro verso non ne ha modificato la vera natura giuridica, che continua ad esistere anche al di fuori di tale forma, seppur con l'efficacia che può esserle riconosciuta nella sua originale

---

([42]) Vedi E. Cannizzaro, *Trattato internazionale (adattamento al)*, in *Enc. del dir.*, XLIV, Milano, 1991, 1412. Vedi anche F.G. Jacobs, *op. cit.*, XXVI: «*there is a close connection between constitutions in the first category (monists) and those in the second category: in the Federal Republic of Germany and in Italy a treaty requires transformation by a legislative act in order to have effect in the internal legal system but, once the legislative act has been adopted, the treaty is applicable as such*».

([43]) Vedi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, I, cit., 153 dove abbiamo anche spiegato che il rapporto tra le norme dei trattati per l'unificazione del diritto marittimo e gli usi e consuetudini che vi sono spesso riprodotti può e deve essere identificato attraverso l'esame dei lavori preparatori, che rivestono particolare importanza nello specifico settore in esame. Sul punto vedi anche R. Goode, *op. cit.*, 3.

natura giuridica ([44]).

Si pone pertanto il quesito di quale sia l'efficacia giuridica di queste norme, di questi principi generali che chiamiamo *Lex maritima*, al di fuori di quella che è loro conferita dalle fonti formali in cui siano eventualmente state inglobate.

Si è già parlato dell'ormai riconosciuta applicabilità diretta delle convenzioni internazionali *self executing*, ovvero senza necessità di previa individuazione della legge applicabile attraverso l'applicazione delle regole di conflitto del foro adito, ma tale applicazione presuppone pur sempre, in Italia, così come negli altri Paesi che hanno sistemi sostanzialmente dualisti, un «adattamento» dell'ordinamento giuridico interno alla fonte di diritto internazionale per permetterle di esprimere la propria efficacia, ciò che avviene attraverso la sua riproduzione per mezzo di una fonte di diritto interno o quantomeno, come più spesso accade in Italia, attraverso lo strumento *ad hoc* e *sui generis* costituito dall'ordine di esecuzione.

Il Giudice applica cioè la convenzione internazionale come facente parte del proprio ordinamento giuridico, riconoscendone però al contempo la natura di fonte internazionale ai fini della sua interpretazione e corretta applicazione.

Possiamo dunque dire che avviene la stessa cosa con queste diverse fonti di natura sempre materiale e di origine internazionale? E se così è qual è il rango che va allora riconosciuto a tali norme all'interno dell'ordinamento giuridico dato una volta da esso recepite, conservando esse la loro natura originaria? Sono parificate agli usi di diritto interno o hanno un'efficacia gerarchica inferiore in diritto interno?

Si può parlare ancora di gerarchia oppure deve prevalere il criterio di competenza? E se così è, sulla base di tale ultimo principio, tali norme debbono forse prevalere sulle norme di diritto interno nella regolazione dei rapporti che ricadono nell'ambito del commercio marittimo

---

([44]) «*Personne ne peut, en fait, se passer de reconnaître qu'il y a des principes communs et généraux du droit maritime dont les codifications, nationales et internationales, souples et rigides, ne constituent qu'un moyen d'assurer la connaissance, mais par rapport auxquels on ne doute pas qu'ils existent en dehors de la codification elle-même*» M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., I, 274, passaggio espressamente citato da E. van Hooydonk quale Presidente del Comitato di revisione del Codice della navigazione belga, nella spiegazione generale alla bozza di revisione del Codice. Vedi E. van Hooydonk, *Eerste Blauwboek over de herziening van het beslist scheepvaartrecht,* Anversa, 2018, 171. Sull'incorporazione degli usi nelle convenzioni internazionali vedi anche R. Goode, *op. cit.*, 23.

internazionale?

Si tratta di domande per tentare di dare risposta alle quali è necessario addentrarsi nel terreno scivoloso della teoria generale del diritto e delle fonti.

6. *Teoria generale dell'applicazione diretta delle regole materiali di diritto marittimo* – È nostra opinione che la metodica dell'applicazione diretta delle regole materiali vada sempre privilegiata come *better rule approach* ([45]) e che dunque i principi generali del diritto marittimo, ai quali va a nostro avviso riconosciuta tale natura quali fonti del diritto marittimo, allorché siano contenuti in uno strumento di diritto internazionale uniforme (come spesso avviene con le convenzioni per l'unificazione del diritto marittimo) possano esprimere efficacia diretta in virtù della loro propria natura, con la conseguente applicazione anche oltre la sfera di efficacia dello strumento rigido nel quale siano state codificate ([46]).

Affinché la suddetta soluzione proposta non appaia meramente dogmatica, necessita però di un approfondimento e di una giustificazione di teoria generale del diritto e di teoria delle fonti del diritto.

Nel nostro ordinamento giuridico attuale, le preleggi al codice civile citano l'uso tra le fonti del diritto, seppur relegandolo ad una posizione

---

([45]) M. Rimaboschi, *The reformulation of the general principles of the Lex maritima,* cit., 400.

([46]) «*Toutes les questions portant sur le champ d'application sont ainsi fondamentales, la limite maximale en delà de laquelle l'instrument de droit uniforme ne peut pas aller étant celle établie par les règles générales de droit international. Aucun traité, en tant que tel, ne peut être fait valoir dans le ressort d'un État qui ne l'a pas ratifié, ou qui ne l'a pas mis en œuvre. Mais par rapport aux conventions de droit maritime, même cette limite semble pouvoir être dépassée, sans pourtant contrevenir aux règles du droit international. Il s'agirait en fait de revenir à la vraie nature de certaines règles codifiées au sein des conventions et, une fois reconnue leur statut d'"usages du droit maritime", on pourrait alors les faire valoir en tant que tels, hors du champ d'application prévu pour les traités aussi*» M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* I, cit., 158. Vedasi Anche M. Rimaboschi, *L'unification,* cit., I, 118, 205. Nello stesso senso, per l'applicazione degli usi anche al di fuori del campo di applicazione delle convenzioni internazionali vedasi F. Osman, *op. cit.*, 305. Per un'applicazione pratica vedasi M. Rimaboschi, *Brevi rilievi sui vari criteri di applicazione delle Convenzioni di Bruxelles del 1924 (e Protocolli del 1968 e 1979) e di Amburgo del 1978*, in *Trasporti* 2000, LXXXI, 291. Sulla applicazione dei principi generali delle convenzioni oltre il loro ambito di applicazione da parte negli arbitrati internazionali vedasi R. Goode, *op. cit*., 24 «*Extensions of this kind may not trouble arbitrators; they are of much graver concern to national judges, for their effect may be to impose on a national court the duty to apply the provisions of a convention which its own State has declined to ratify*».

gerarchicamente subordinata a leggi e regolamenti ([47]), sempre che di gerarchia delle fonti si possa ancora parlare, posto che eminenti studiosi hanno messo in luce come con la Costituzione Repubblicana e con il Diritto comunitario il concetto originario ed assoluto di gerarchia delle fonti debba essere riconsiderato ed affiancato a quello di competenza delle fonti ([48]).

Ad ogni modo, se in diritto comune gli usi previsti tra le fonti del diritto dalla legge citata sono solo quelli «*secundum legem*», in materia di navigazione gli usi sono invece espressamente previsti dal Codice della navigazione tra le fonti del diritto, con prevalenza sulle norme di diritto comune[49], il che si spiega, oltre che con la dottrina dello Scialoja sulla specialità ed autonomia del diritto della navigazione di cui la codificazione italiana era diretta espressione, anche con la ben nota origine storica e tradizionale della materia e dei suoi istituti giuridici, nonché con la spiccata internazionalità della stessa e specificità dei traffici e dei commerci marittimi ([50]).

Se quindi agli usi marittimi e portuali già il Codice della Navigazione conferisce un ruolo di particolare rilievo, anche rispetto alle norme di diritto comune che sarebbero gerarchicamente loro superiori, in conformità quindi, già all'epoca di tale codificazione, con la successiva dottrina italiana che ha ridimensionato il principio di gerarchia in favore di quello si specialità ([51]), ad ancora più perspicue conclusioni è addivenuta la dottrina in diritto comparato, che ha esteso il novero di esse, in diritto positivo, sino a ricomprendere quali fonti di diritto positivo anche la giurisprudenza, la dottrina, gli usi e talvolta persino prassi operative.

Si intende qui riferirsi alla teoria comparatistica dei cosiddetti «for-

---

([47]) Art. 8 preleggi al Codice civile: «*Nelle materie regolate dalle leggi e dai regolamenti gli usi hanno efficacia solo in quanto sono da essi richiamati*».

([48]) F. Modugno, *Fonti del diritto (gerarchia delle)*, in *Enc. del dir.*, *Aggiornamenti*, I, Milano, 1997, 561.

([49]) Art. 1 c. nav. sulle fonti del diritto della navigazione: «*1. In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. 2. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*».

([50]) Vedasi sul tema anche A. Antonini, *Il diritto della navigazione a ottant'anni dalla codificazione: l'autonomia e il sistema delle fonti nel rapporto con l'ordinamento generale,* in *Riv. dir. civ.*, LXX, 4/2024, 644.

([51]) F. Modugno, *op. cit.,* 586, 587.

manti del diritto» ([52]) individuabili con il metodo del *factual approach* utilizzato nei Seminari di Cornell da parte di Rudolph Schlesinger ([53]), nato dalla constatazione che un aspetto non trattato da una specifica disposizione di legge in un dato sistema giuridico, potesse comunque essere regolato nell'ambito di esso per effetto di un'altra fonte di diversa e più svariata natura, anche giurisprudenziale, dottrinale, di prassi o uso comune ecc.

Di qui la conclusione che le fonti del diritto positivo non sono in realtà solo quelle formalmente da esso previste, ma anche altre, di diversa natura, che pur non essendo da esso espressamente citate come tali tuttavia concorrono in modo talvolta determinante nel dare risposta alla regolamentazione del caso concreto ([54]).

Ma non basta.

Quando parliamo di fonti del diritto positivo, ci riferiamo sempre a fonti di un ordinamento giuridico dato, intendendo come tale quello di ogni singolo Stato sovrano, al quale si contrappone tradizionalmente il solo ordinamento internazionale, che vede a sua volta come soggetti gli Stati stessi.

Eppure questo dualismo, che vede la contrapposizione dei soli ordinamenti nazionali da un lato e quello internazionale dall'altro, non esaurisce lo spettro delle ipotesi potenzialmente configurabili nella teoria generale del diritto.

Si deve infatti a Santi Romano ([55]) la teoria della pluralità degli ordinamenti e a nutrita dottrina sviluppatasi sulla base di essa la teoria di ordinamenti giuridici non necessariamente autosufficienti, ma «aperti»[56], tanto che sulla base di tali teorie generali del diritto è stata infine

---

([52]) R. Sacco, I*ntroduzione al diritto comparato*, Torino, 1989, 47. Vedi anche M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification du droit maritime,* cit., I, 181 ss.; M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 133 ss. M. Bussani, *Current trends in European Comparative Law: The Common Core Approach,* in *Hastings Int. Comp. Law Rev.,* XXI, 4/1998, 785.

([53]) R. Schlesinger, *Formation of contracts,* New York–Londra, 1968. Vedi anche M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 181.

([54]) Nello stesso senso vedasi anche M. J. Bonell, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, cit., 249, 250.

([55]) A. Santi Romano, *L'ordinamento giuridico,* Firenze, 1945. Sul tema vedasi anche F. Modugno, *Pluralità degli ordinamenti,* in *Enc. del dir.*, XXXIV, Milano, 1985, 1.

([56]) «*Si tende oramai ovunque ad abbandonare l'idea di un sistema di diritto che si presenti come logicamente completo e perfetto e quindi formalmente "chiuso", ed a postulare in sua vece un sistema che si trovi in uno stato di perenne sviluppo ed adeguamento, che*

ipotizzata l'esistenza anche di un ordinamento giuridico marittimo generale[57], con proprie fonti materiali, la cui applicazione sarebbe deferita alle Corti statuali o arbitrali, che sarebbero attratte nel suo alveo nel momento in cui applicano le di lui fonti, le quali dunque esplicano la loro efficacia per via pretoria, ovvero come *law in action* ([58]).

Autorevole dottrina ha messo in luce come tale teoria sia in realtà in perfetta sintonia con le fondamentali pronunce della giurisprudenza americana, costituenti precedenti giudiziali in sistemi fondati sullo *stare decisis,* come la sentenza già citata *R.M.S Titanic in International Waters* ([59]).

La critica della metodica della codificazione internazionale per perseguire l'obiettivo dell'unificazione del diritto marittimo e della sua interpretazione uniforme in favore di una diversa metodologia fondata su una *soft law* consistente nella raccolta dei principi generali del diritto marittimo esistenti quali reali ed effettive fonti di tale diritto ([60]) si pone nel solco di una risalente e gloriosa dottrina che si era posta l'obiettivo della ricerca ed individuazione dei principi universali del diritto marittimo ([61]).

La metodica da noi proposta era quella della creazione di una lista di principi generali «aperta» (*open-end list*), sul modello di quella propugnata dalla dottrina della *creeping codification* della *Lex mercatoria*

---

sia cioè "aperto" a nuove soluzioni eventualmente richieste per far fronte a problemi finora sconosciuti», M.J. Bonell, *op. cit.*, 258. Nello stesso senso vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., I, 275 ss. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 199 ss. Teoria citata e ripresa anche da E. Van hooydonk, *Eerste Blauwboek,* cit., 171, 172. Vedasi anche E. van Hooydonk, *Toward a worldwide restatement of the Lex maritima,* cit., 176.

([57]) Sul punto vedasi F.A. Querci - S. Pollastrelli, *Diritto della navigazione*, Milano, 2023, 17 ss. M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., 275 ss. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 199 ss. Dottrina citata anche da E. van Hooydonk, *Eerste Blauwboek,* cit., 171, 172. Vedasi anche E. van Hooydonk, *Toward a worldwide restatement of the Lex maritima,* cit., 176.

([58]) M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 270, 283. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 204, 505, 506.

([59]) E. van Hooydonk, *Towards a worldwide restatement of the general principles of maritime law,* in *JMLC,* Londra, 2014, 176 ss.

([60]) Vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification du droit maritime,* cit, III, 189. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 506.

([61]) A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino, 1929, 13, 64, 264, 265. Vedi anche G. Righetti, *Trattato*, I.1, cit., 57 ss.

promossa dal Centro di Diritto Transnazionale di Monaco ([62]), individuati con il metodo della «comparazione funzionale» ([63]), attenta alla realtà dei traffici marittimi, arricchito da quello della «comparazione diacronica» ([64]), che valorizza altresì l'aspetto storico della materia, espressi come vere e proprie disposizioni normative (*black letter laws)* e raccolti nella forma dei *Restatements americani* ([65]).

7. *Recepimento delle tesi proposta nei Principi di Tokyo (misura del)* – Tali teorie hanno trovato autorevole accoglimento nella miglior dottrina europea contemporanea ([66]) e concreta attuazione nello straordinario strumento adottato dalla Conferenza del CMI riunita in sessione plenaria a Tokyo.

Si tratta infatti infatti di una lista «aperta» di principi generali della *Lex maritima* ivi enunciati sotto forma di norme di diritto (*black letter law*), destinata ad essere aggiornata in futuro, anche se ovviamente con una frequenza non eccessiva al fine di preservare un certo carattere di stabilità alle Regole appena adottate, con un sistema che richiama quello della citata *creeping codification* con lo strumento di una *open end list* nel senso già precedentemente spiegato ([67]).

I principi generali individuati nella compilazione sono stati estratti, utilizzando il metodo scientifico del diritto comparato, dall'esame

---

([62]) Vedasi K.P. Berger, *The creeping codification of the Lex mercatoria,* L'Aja-Boston-Londra, 1999, 210, 219.

([63]) «*The particular practical value of the functional legal comparison for the unification and transnationalisation of commercial law is based on its close relation to commercial reality. The analytical process on which this method is based does not start from a certain provision or legal institution to be found in a domestic legal system or from the factual pattern of a certain case ("factual approach") but from the concrete commercial realities of a certain legal problem*» K.P. Berger, *op. cit.,* 46.

([64]) «*L'utilité del méthode de la comparaison fonctionnelle n'est pas en discussion, mais elle a été enrichie aussi par l'attention aux modèles anciens, le droit maritime étant un «droit historique ». La méthode proposée par rapport au droit maritime est caractérisée donc par cet aspect spécifique aussi, la comparaison étant alors fonctionnelle et "diachronique"*» M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 183, 184.

([65]) Vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* I, cit., 270 ss.; *Ibidem,* 305,306. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 505, 506.

([66]) E. van Hooydonk, T*owards a worldwide restatement of the general principles of maritime law,* cit., 176, 177. E. van, *Eerste Blauwboek,* cit., 172.

([67]) Sul concetto di *open end list* vedasi M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., 271. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 196. Vedasi anche K.P. Berger, *op. cit,* 219.

di una pluralità di fonti costituita tanto dal diritto interno degli stati, come leggi e codificazioni nazionali, tanto da codificazioni internazionali ovvero convenzioni internazionali, tanto fonti giurisprudenziali o di dottrina. L'insieme di queste fonti viene definito nella regola 2 della *Lex maritima* come «diritto marittimo positivo», con una nozione quindi ampia di «fonte del diritto» di cui si è già detto, ispirata alla teoria comparatistica dei «formanti del diritto» ([68]) individuabili con il metodo del *factual approach* utilizzato nei Seminari di Cornell da parte di Rudolph Schlesinger, ma con metodo anche funzionale e diacronico, ovvero con speciale attenzione anche al contesto sociale della realtà dei traffici marittimi e alla tradizione storica, come la specifica materia trattata richiede ([69]).

Come chiarito nel commento ufficiale alla Regola 4.1 ([70]) questi principi sono stati elaborati tramite un'analisi comparativa fattuale e oggettiva del diritto marittimo positivo esistente, le cui fonti da cui essi sono stati estratti sono state elencate in calce ad ogni articolo, con un sistema che richiama quello dei *Restatements americani* ([71]).

8. *Le regole di applicazione della Lex Maritima* – I Principi della *Lex maritima* si applicano certamente ogniqualvolta il diritto marittimo positivo vi faccia riferimento oppure faccia riferimento alla *Lex maritima* o alla *Lex mercatoria* ([72]), oppure ogniqualvolta una Corte vi faccia appello

---

([68]) R. Sacco, *Introduzione al diritto comparato*, Torino, 1989, 47 ss. Vedi anche M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* cit., 181 ss.; M. Rimaboschi *L'unification du droit maritime*, cit., 133 ss.

([69]) Vedasi in tal senso M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 183, 184, 305, 306. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 200.

([70]) «*Paragraph (1) makes clear that the Principles as laid down by the General Assembly of the CMI establish the 'universally applied principles' of maritime law. Thus, the CMI Lex Maritima does not establish new rules to harmonize divergent national laws and regulations, but formulates principles on which there is already consensus today. This is further explained in the Principle-by-Principle Commentaries and accompanying references. As explained in the General introduction, the CMI Lex maritima Principles were identified on the basis of an objective, factual, comparative analysis of positive maritime law, from which universally applicable elements have been extracted, with reference to the sources*».

([71]) M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification,* I, cit., 270 ss.; *Ibidem,* 305, 306. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 505, 506.

([72]) Regola 5.1: «*The Principles may be applied: (1) whenever the positive maritime law refers to the general principles of maritime law, the lex maritima or the lex mercatoria*».

ai fini della ricerca dei principi da applicare ad un caso concreto ([73]) oppure ogniqualvolta le parti decidano consensualmente di incorporarli nel contratto nella loro libera autonomia ([74]).

Si è detto però, sin dall'*incipit* di questo lavoro, che lo strumento adottato intende contribuire all'unificazione del diritto marittimo identificando e delineando i principi generali che già uniscono alcuni aspetti del diritto marittimo, fornendone una compilazione che non ha alcuna pretesa di derogare al diritto positivo marittimo, ma che vi è anzi subordinata assumendo la valenza giuridica che le verrà da esso di volta in volta riconosciuta, né ha alcuna pretesa di esclusività essendo libera l'Autorità Giudiziaria o arbitrale investita di una qualunque controversia di rinvenirne altri affermandone l'esistenza.

Quindi particolare importanza riveste la regola sull'efficacia, implementazione e valore legale di questi principi della *Lex maritima*, che non devono essere considerati prevalenti sul diritto positivo per il solo fatto di essere adottati dal CMI, trattandosi come già detto di uno strumento di *soft law* avente natura «ricognitiva», al quale ogni giudice o arbitro rimangono liberi di ispirarsi o meno nel momento in cui adottano la propria decisione, affermando allora essi stessi, in quel momento, la sussistenza del principio quale fonte del diritto per via «pretoria» ([75]), cosicché i nuovi principi così riconosciuti ed affermati a livello pretorio potranno essere oggetto d'indagine per le successive revisioni del presente strumento al fine della loro implementazione nella *Lex maritima* stessa, nel segno di quanto da noi già affermato nelle conclusioni generali tratte in epilogo alla nostra opera maggiore ([76]).

([73]) Art. 5.2.: «*The Principles may be applied: (2) whenever a court decides to seek guidance in the general principles of maritime law, the lex maritima or the lex mercatoria*».

([74]) Regola 5.3. «*The Principles may be applied: (3) whenever the parties to a contract have agreed to incorporate the Principles, the general principles of maritime law, the lex maritima or the lex mercatoria into their contract*».

([75]) La questione se la *Lex maritima* sia o meno parte del diritto marittimo positivo è stata lasciata al diritto positivo stesso e alla sua applicazione giurisprudenziale. I principi generali della *Lex maritima* potranno cioè assurgere al rango di fonte del diritto allorché richiamati dal diritto positivo che vi faccia riferimento o affermati dalla giurisprudenza con un corrispondente ampliamento quindi della nozione di diritto positivo rispetto alla definizione di cui alla Regola 2.4: «*"positive maritime law" means the rules of public and private maritime law, including the rules of non-maritime law that apply to maritime matters, which are laid down in any applicable international convention, national maritime code or statute, case law or legal doctrine*».

([76]) «*C'est ainsi qu'on a essayé, selon la méthode scientifique proposée, de tirer trois*

Occorre però ora indagare il rapporto tra la *Lex Maritima* adottata e le sue regole di applicazione, con la teoria illustrata in precedenza relativa all'applicazione diretta delle regole materiali.

9. *Sull'efficacia della Lex Maritima in base alla teoria di applicazione diretta delle regole materiali* – Va preliminarmente osservato che i principi della *Lex mercatoria* adottata sono suddivisi in tre diverse categorie.

I Principi della prima categoria rinviano ad altre norme che sono come tali parte della *Lex maritima* (come ad esempio il Principio 7 che richiama le COLREGs 1972 ([77]) e il Principio 21 sulle avarie marittime che richiama le Regole di York e Anversa ([78])).

Quelli della seconda categoria formulano direttamente regole di diritto sostanziale, come ad esempio quello dell'art. 9 sul pilota ([79]).

Quelli infine della terza categoria esprimono concetti universalmente accettati, la cui applicazione pratica diverge però nel diritto positivo che si declina in diverse specificità a seconda dell'ordinamento considerato, come ad esempio il principio 25 sui *time bars* ([80]).

---

concepts absolument généraux du droit maritime, qu'on a identifié dans celui de sécurité, celui de responsabilité et celui de garantie, fondés sur certains principes généraux communs). Parfois, ces principes manifestent quelques différences avec le droit positif en vigueur, surtout là où le droit maritime "vivant" semble avoir évolué par rapport aux droit uniforme issu des conventions. La recherche a été cantonnée à la mise en évidence de certains concepts juridiques et notions communes inspirés par des principes de droit maritime absolument généraux, qui devraient être cependant spécifiés dans des principes généraux concrets, qui puissent mieux accomplir la tâche de "guider" la jurisprudence dans l'application concrète des normes. Cela pourrait conduire, ensuite, à une codification « souple » de principes généraux du droit maritime, dont la fonction serait celle de conduire à l'unification du droit maritime au niveau de la law in action». M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification du droit maritime,* cit, III, 189. M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 506.

([77]) Principio 7: «*The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, are as such part of the lex maritima*».

([78]) Principio. 21.2 «*General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests in accordance with the most commonly applied version of the York-Antwerp Rules, as revised from time to time by the Comité Maritime International, which is as such part of the lex maritima*».

([79]) Principio 9: «*The pilot is a local guide to the master. The pilot may conduct the ship, subject to the master's command*».

([80]) Principio 25: «*It is common for the positive maritime law to implement the Principle that maritime substantive rights or rights of action are time-barred if judicial, arbitral or alternative dispute settlement proceedings have not been instituted, or other events having*

Quanto in precedenza detto quindi con riferimento alle regole di diritto materiale e alla loro eventuale diretta applicabilità come tali potrebbe valere esclusivamente per le regole della prima e della seconda categoria.

Tuttavia, occorre rimarcare che i redattori, nelle Regole preliminari, hanno voluto chiarire che la compilazione in cui i 25 principi generali della *Lex maritima* sono stati raccolti, pur essendo stata adottata dall'organizzazione internazionale di indiscusso prestigio ed autorità, vocata per eccellenza alla promozione dell'unificazione del diritto marittimo, non conferisce loro tuttavia alcuna diversa efficacia rispetto a quella che verrebbe loro riconosciuta dal diritto positivo.

La Regola 4.2 ([81]) è volta sostanzialmente a chiarire che i Principi non possono essere richiamati a tutela dei propri interessi dalle parti in un'eventuale controversia invocandone una speciale efficacia, in deroga a specifiche altre norme di diritto positivo esistenti ed applicabili in un dato ordinamento giuridico, per il solo fatto di essere «dichiarati» nello speciale strumento con cui sono stati adottati dal CMI.

La loro funzione è infatti meramente ricognitiva di ciò che è generalmente accettato come diritto positivo, senza alcuna pretesa di imporre l'applicazione di un principio laddove invece il diritto positivo di uno specifico ordinamento giuridico disponga diversamente.

Le regole preliminari pongono anche il principio di non esclusività ([82]) secondo cui il diritto positivo è libero di riconoscere altri principi generali, fornendo anche in proposito un'utile indicazione di quali possano esserne le fonti, individuate in primo luogo nelle convenzioni di diritto internazionale maggiormente applicate, segnatamente quindi quelle in materia di unificazione del diritto marittimo, con invito quindi ai giudici nazionali ad attingere a tali fonti anche per l'individuazione di ulteriori possibili principi generali, in conformità con quanto da noi scritto ([83]).

---

similar effect have not occurred, within a specific period».

([81]) Rule 4.2. «*The Principles do not intend to derogate from the positive maritime law but, to the extent that the positive maritime law so permits, to supplement it*».

([82]) Regola. 4.3: «*Nothing in the Principles is intended to prevent a court from applying any other general principles of maritime law which it identifies, in particular those general principles which underlie : (a) the most commonly applied international maritime conventions; (b) the positive maritime law of the nations*».

([83]) M. Rimaboschi, *Méthodes d'unification*, cit., I, 153: «*un discours encore plus*

Nel commento al Principio 1 sull'interpretazione del diritto marittimo viene per di più specificato che particolare rilevanza deve essere riservata ai lavori preparatori delle convenzioni di diritto marittimo ([84]), anche qui in piena consonanza con quanto da noi ripetutamente sostenuto ([85]).

Quindi residua la questione di teoria generale relativa al quesito se il giudice nazionale o l'arbitro investito della controversia, quando applicano la *Lex maritima* (o la *Lex mercatoria* che come chiarito nei principi nella sostanza costituisce richiamo alle medesime norme) applichino il loro diritto interno ad essa adattato oppure direttamente le regole materiali senza porsi il problema dell'ordinamento cui appartengano, oppure quali norme fonti di un ordinamento transnazionale, oppure ancora come fonti di un ordinamento marittimo generale nella concezione da noi propugnata, come sembra suggerito anche da emblematiche sentenze di Corti americane e dottrina anglosassone citate.

Tutte domande particolarmente delicate e complesse, sulle quali volutamente i redattori dei Principi di Tokyo non hanno voluto prendere posizione, come era giusto che fosse dovendo essere le regole adottate in un consesso internazionale che doveva recepire il consenso della maggioranza degli stati del mondo, chiarendo anzi che con tale compilazione non si è voluto affatto creare una fonte di diritto nuova e prevalente in alcun modo sulle altre, ma solo fornire uno strumento di natura dichiarativa che possa essere utile all'interprete, lasciandolo tuttavia libero di applicarlo nel modo che esso ritenga più consono o conforme al diritto positivo vigente.

10. *Brevi considerazioni conclusive* – La *Lex Maritima* si prefigge l'obiettivo di contribuire in modo realmente significativo all'unifica-

---

spécifique doit être fait, par rapport au droit maritime, en ce qui concerne les conventions internationales. Il est en fait uniformément admis que la plupart des conventions dont on s'occupe n'ont fait rien d'autre que "codifier" le droit maritime déjà existant en tant que usages et coutumes». M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime,* cit., 115.

([84]) Vedasi commento al Principio n. 1: «*In order to make a uniform interpretation possible, account should be taken of relevant foreign case law and the Travaux Préparatoires of maritime conventions*».

([85]) M. Rimaboschi, *Ibidem;* «*S'il est vrai que normalement les conventions internationales ne se bornent pas seulement à reproduire les usages et les coutumes existantes, le rapport du traité avec celles-ci doit être alors identifié sur la base des travaux préparatoires*».

zione del diritto marittimo in attuazione dell'oggetto statutario sancito dall'art. 1 della suo atto costitutivo ([86]).

Per la prima volta nella storia di tale prestigiosa organizzazione internazionale, l'obiettivo viene perseguito tramite una metodica del tutto innovativa, costituita da uno strumento sostanzialmente di *soft law* che individua e formula, sotto forma di disposizioni normative (*black letter laws),* una lista aperta a possibili successive integrazioni (*open end list)* di principi generali universalmente riconosciuti, redatta sul modello dei *Restatements americani,* senza alcuna pretesa di esaustività ed esclusività e senza voler imporre alcunché sotto il profilo della sua efficacia giuridica nell'ambito del diritto positivo marittimo, nei termini più dettagliatamente spiegati nella Regola sull'applicazione dei Principi della *Lex Maritima* ([87]).

Ciò che è importante ritenere, tuttavia, è la fondamentale utilità costituita dal metodo di unificazione utilizzato e dalla particolare natura giuridica dello strumento, unico nel suo genere, che pur essendo sprovvisto di efficacia vincolante di per sé e senza voler entrare in conflitto con il diritto marittimo positivo di volta in volta considerato, costituisce uno strumento di applicazione generale, a differenza delle norme poste dalle convenzioni internazionali che hanno invece un'efficacia limitata ai soli stati contraenti.

Per di più, trattasi di strumento che potrà essere via via integrato o modificato con altri Principi generali di successiva individuazione, senza necessità di ricorrere alle complesse fasi che l'adozione di strumenti di codificazione rigida invece necessariamente comporta.

Il metodo utilizzato evita altresì la problematica della proliferazione di strumenti di codificazione rigida recanti discipline diverse sulla stessa materia che rimangono contemporaneamente in vigore a livello internazionale.

La *Lex Maritima* costituisce quindi in primo luogo un prezioso ed utilissimo strumento conoscitivo ed informativo messo a disposizione della comunità marittima tutta da parte del *Comité Maritime International*, anche con funzione educativa per i «non addetti ai lavori» o per

---

([86]) «*It is a non- governmental not-for-profit international organisation established in Antwerp in 1897 for an unlimited duration, the object of which is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects*».

([87]) Vedasi la Regola n. 5.

coloro che siano privi di specifiche conoscenze in campo di diritto marittimo, che potrà senz'altro essere anche d'ispirazione per futuri strumenti normativi nazionali ed internazionali, pur non essendo questa la sua precipua finalità.

La *Lex Maritima* ha infatti vocazione ad applicazione universale dei principi ivi affermati, secondo l'efficacia che verrà loro di volta in volta riconosciuta nell'ambito del diritto positivo marittimo considerato, anche in via pretoria e di *law in action* secondo l'impostazione di teoria generale illustrata.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

SAGGI

GIUSEPPE REALE

POTERI CAUTELARI DEGLI ARBITRI E SEQUESTRO CONSERVATIVO DI NAVE O DI CARATI: LA NOVITÀ LEGISLATIVA AL «BANCO DI PROVA» DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE. (PARTE II)

The new text of the art. 818 c.p.c., introduced by the «Cartabia» reform, allows the parties to give arbitrators the power to grant precautionary measures. The legislative innovation gives rise to doubts and determines coordination problems both with respect to the precautionary power generally attributed to the competence of the ordinary judge and in relation to the overall regulatory framework in which it fits. Particular and complex questions arise in the case in which the precautionary measure concerns the ship, making it necessary, in this case, a coordination activity between multiple regulations and, at the same time, a verification of the actual compatibility between the new regulatory provisions introduced in the civil procedure code and the special law provisions contained in the navigation code.

SOMMARIO: 1. Poteri cautelari degli arbitri e sequestro conservativo di nave o di carati: specifiche problematiche applicative e di coordinamento emergenti rispetto alle disposizioni di diritto speciale. – 2. La forma e il contenuto del provvedimento. – 3. I provvedimenti atipici per impedire la partenza della nave. – 4. Il sequestro di carati. – 5. Il reclamo. – 6. Le esigenze cautelari successive al lodo. – 7. L'inefficacia del provvedimento cautelare. – 8. Il ripristino della situazione precedente. – 9. La pubblicità. – 10. L'amministrazione della nave sequestrata. – 11. Conclusioni.

1. *Poteri cautelari degli arbitri e sequestro conservativo di nave o di carati: specifiche problematiche applicative e di coordinamento emergenti rispetto alle disposizioni di diritto speciale* – L'attribuzione di poteri cautelari agli arbitri ai sensi del nuovo art. 818 c.p.c., così come introdotta e regolamentata dalla riforma «Cartabia» (d.lgs. 10 ottobre 2022 n. 149), determina di per sé molteplici questioni dubbie di portata generale, di cui alcune già oggetto di propedeutica disamina rispetto al tema speci-

fico posto al centro dell'indagine condotta ([1]).

La novità legislativa, ove rapportata al caso specifico del sequestro conservativo di nave o di carati, fa poi emergere ulteriori delicate problematiche, strettamente correlate alla specialità della disciplina normativa offerta dal codice della navigazione.

In via preliminare, anche con precedenza logica rispetto all'attività di disamina e di coordinamento sopra prospettata tra le recenti norme e le disposizioni del codice della navigazione, occorre verificare se la novità legislativa possa trovare applicazione rispetto alle misure cautelari aventi ad oggetto la nave (o suoi carati), trattandosi di bene mobile registrato assoggettato ad una regolamentazione di diritto speciale.

La soluzione affermativa appare quella preferibile, tenuto conto di quanto disposto in tema di sequestro, tramite rinvio, dall'art. 643, comma 2, c. nav., secondo il quale il sequestro «è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile».

Quindi, dopo l'introduzione del nuovo testo dell'art. 818 c.p.c., tra i «giudici» competenti a erogare la tutela cautelare, secondo il codice di rito civile, rientrano sia i giudici dello Stato che i giudici privati, sebbene il potere di questi ultimi abbia un diverso fondamento e soggiacia ad un preliminare meccanismo di conferimento, riconducibile alla manifestazione di volontà espressa in tal senso dalle parti, ed essi possano operare in materia cautelare alle sole condizioni previste dalla citata norma, peraltro con i limiti che incontrano in linea generale i provvedimenti resi dagli arbitri.

Ciò detto, il primo problema, almeno in linea generale, riguardante la ripartizione dell'esercizio del potere cautelare tra il giudice e l'organo arbitrale appare risolto dal legislatore delegato nel senso già esposto

---

([1]) Il presente lavoro è suddiviso in due parti. La prima, dopo l'inquadramento del tema oggetto di indagine, offre una disamina riguardante, in linea generale, quelle che appaiono alcune delle principali problematiche sorte a seguito dell'entrata in vigore della riforma «Cartabia» e, in particolare, conseguenti all'introduzione del nuovo testo dell'art. 818 c.p.c. in materia di potestà cautelare degli arbitri. La seconda, invece, è diretta ad esaminare i profili di dubbio e le criticità che potrebbero emergere in relazione all'ipotesi del sequestro conservativo di nave o di carati ove richiesto ad un organo arbitrale in virtù della menzionata novità legislativa, prospettando al contempo varie specifiche problematiche interpretative, applicative e di coordinamento tra le disposizioni inserite nel codice di rito civile e le preesistenti disposizioni di diritto speciale dettate in materia di misure cautelari e di sequestro conservativo dal codice della navigazione. La prima parte dello scritto è stata pubblicata nel fascicolo n. 2 del 2025.

nella prima parte dello scritto.

Tuttavia, anche dopo la costituzione dell'organo arbitrale si pongono vari dubbi che trovano origine in quello che è il fondamento stesso del potere cautelare degli arbitri ai sensi del nuovo art. 818 c.p.c. – ossia la volontà delle parti – nonché in relazione al contenuto di alcune disposizioni di diritto speciale riguardanti le misure cautelari su nave o carati che non sembrano facilmente conciliabili con l'introdotta possibilità di conferire poteri cautelari ai giudici privati.

Una delle principali questioni – in passato non configurabile in linea di principio, in virtù del previgente art. 818 c.p.c. – riguarda la valutazione della convenienza per le parti ad attribuire agli arbitri – escludendo così il giudice civile – il potere di emettere provvedimenti cautelari (tra cui il sequestro conservativo) ove venga stipulata fra le stesse una convenzione di arbitrato oppure, al contrario, decidere di non avvalersi di tale possibilità determinando, per la materia cautelare, l'applicazione del regime precedente, tutt'ora in vigore in difetto di convenzione di arbitrato con apposita attribuzione della potestà cautelare.

Nella parte finale si cercherà di dare una risposta anche a questo interrogativo.

Quanto alle norme applicabili dagli arbitri in sede di procedimento e, quindi, anche in sede di esercizio dei poteri cautelari attribuiti dalle parti, visto che l'art. 816-*bis* c.p.c. prevede che «Le parti possono stabilire nella convenzione di arbitrato, o con atto scritto separato, purché anteriore all'inizio del giudizio arbitrale, le norme che gli arbitri debbono osservare nel procedimento […] In mancanza di tali norme gli arbitri hanno facoltà di regolare lo svolgimento del giudizio […] nel modo che ritengono più opportuno», il procedimento concernente il sequestro conservativo di nave può essere regolato secondo le norme procedurali di diritto interno, cui fa rinvio anche la normativa di diritto internazionale uniforme.

Quanto, invece, alle norme su cui fondare la decisione, l'art. 822 c.p.c. stabilisce che «Gli arbitri decidono secondo le norme di diritto, salvo che le parti li abbiano autorizzati con qualsiasi espressione a pronunciare secondo equità. Quando gli arbitri sono chiamati a decidere secondo le norme di diritto, le parti, nella convenzione di arbitrato o con atto scritto anteriore all'instaurazione del giudizio arbitrale, possono indicare le norme o la legge straniera quale legge applicabile al merito della controversia. In mancanza, gli arbitri applicano le norme o

la legge individuate ai sensi dei criteri di conflitto ritenuti applicabili», per cui gli arbitri possono pronunciare secondo la legge applicabile indicata e scelta dalle parti.

Anche in relazione al sequestro di nave o di carati il tema, comunque, almeno di regola, concerne esclusivamente la misura cautelare da adottare eventualmente in corso di procedura arbitrare (paragonabile alla medesima misura che è possibile richiedere al giudice ordinario in corso di causa civile *ex* art. 669-*quater* c.p.c.) poiché prima dell'accettazione dell'arbitro unico o prima della costituzione del collegio arbitrale la domanda deve comunque essere proposta sempre e soltanto dinanzi al giudice ordinario competente ai sensi dell'art. 669-*quinquies* c.p.c.

2. *La forma e il contenuto del provvedimento* – L'articolato introdotto dalla riforma non specifica la forma che deve rivestire il provvedimento con il quale gli arbitri decidono sulla domanda cautelare proposta in corso di procedimento.

Come già visto, dinanzi al giudice ordinario il provvedimento cautelare può assumere la forma del decreto ([2]) ovvero quella dell'ordinanza ([3]).

L'ordinanza è adottata anche per la successiva conferma, modifica o revoca della misura in precedenza pronunciata con decreto.

Nel corso del giudizio arbitrale, invece, su tutte le questioni che si pongono nel corso del procedimento, gli arbitri decidono con ordinanza revocabile.

Per cui, in caso di istanza cautelare, rimarcata l'impossibilità per gli arbitri di procedere prima dell'instaurazione del contraddittorio, la forma del provvedimento è quella dell'ordinanza.

Quanto al contenuto dell'ordinanza cautelare emessa dall'organo arbitrale sembrerebbe che esso debba riflettere quello previsto per il lodo.

Ciò pare ricavarsi, almeno in via indiretta, dall'art. 818-*bis* c.p.c. che per i morivi di reclamo rinvia all'art. 829, comma 1, c.p.c.

Quest'ultima disposizione normativa, a sua volta, al n. 5, fa riferimento alla mancanza di alcuni dei requisiti indicati nell'art. 823 c.p.c.

L'ordinanza con cui si decide sull'istanza cautelare potrà essere deli-

---

([2]) In caso di misura cautelare pronunciata *inaudita altera parte*.

([3]) In caso di misura cautelare pronunciata all'esito dell'udienza di comparizione delle parti.

berata a maggioranza, con la partecipazione di tutti gli arbitri.

Ove si accolga questa impostazione, se non sotto il profilo della forma, si pongono certamente dei dubbi rispetto al contenuto sostanziale del provvedimento cautelare emesso dagli arbitri ove esso debba autorizzare il sequestro conservativo di una nave (o di carati).

Il contenuto della misura cautelare riguardante la nave è infatti dettagliatamente riportato all'art. 682 c. nav.

Tale specifico contenuto dovrebbe quindi integrare – ove possibile – gli elementi previsti dall'art. 823 c.p.c.

Per cui, l'ordinanza con cui l'organo arbitrale decide sull'istanza cautelare, autorizzandola, dovrebbe riportare al contempo, nel suo contenuto, sia gli elementi di cui all'art. 823 c.p.c. che i requisiti speciali contemplati e richiesti dall'art. 682 c. nav.

Quest'ultima norma, tuttavia, indica dei requisiti inerenti al contenuto del provvedimento di sequestro di nave che non sempre appaiono conciliabili con i poteri degli arbitri, per cui pare legittimo il dubbio se gli stessi possano essere efficacemente inseriti in seno ad un'ordinanza cautelare emessa da giudici privati.

In particolare, ciò vale per gli elementi previsti dall'art. 682, comma 1, n. 1 e n. 2, c. nav.

Un'ordinanza emessa da arbitri non pare possa vietare al proprietario-debitore di disporre della nave (o dei carati) «senza ordine di giustizia» nello stesso senso e con i medesimi effetti con cui tale divieto può essere imposto dall'autorità giudiziaria ordinaria per impedire che siano compiuti atti che possano sottrarla agli effetti del provvedimento cautelare.

L'intimazione al proprietario concernente l'indisponibilità è finalizzata a produrre gli effetti giuridici di cui all'art. 2906 c.c., quindi l'inefficacia degli atti di disposizione eventualmente posti in essere in pregiudizio del sequestrante.

Parimenti, l'organo arbitrale non sembra possa intimare al comandante di non far partire la nave dal luogo in cui si trova o, in caso di nave in corso di navigazione, di non farla partire dal porto di arrivo.

L'intimazione al comandante è essenzialmente diretta a impedire la sottrazione materiale della nave in pregiudizio al richiedente il sequestro.

Peraltro, per come è strutturato, il procedimento contemplato dalle norme del diritto speciale presuppone l'esistenza di una organizzazione operante a bordo della nave che abbia il suo vertice nella figura del co-

mandante, titolare delle molteplici funzioni e dei poteri che la legge gli attribuisce – compresa la rappresentanza dell'armatore – e, quindi, implica una fase di «cooperazione» nell'attuazione della misura cautelare consistente, nella specie, nell'evitare l'allontanamento fisico della nave.

Come già anticipato, il sequestro di nave, sotto il profilo giuridico, ne determina una indisponibilità che si concretizza nell'inefficacia di eventuali atti di alienazione e di altri atti dispositivi, mentre sotto quello materiale ne impedisce la libera utilizzazione mediante la sottoposizione del bene sequestrato ad un regime di custodia e conservazione, anche attraverso l'emanazione dei provvedimenti (atipici) previsti dall'art. 646 c. nav.

Mentre sul potere di disposizione in senso giuridico – aspetto connaturato alla misura cautelare del sequestro conservativo – il provvedimento arbitrale legittimamente reso potrebbe dispiegare gli effetti tipici a seguito della sua eventuale trascrizione e, ove prevista, dell'annotazione, sul potere di far divieto di utilizzare materialmente la nave il provvedimento arbitrale stesso potrebbe prestare il fianco ad alcuni punti critici e di debolezza, che determinano delle problematiche connaturate, da un lato, alla fonte e alla tipologia di poteri cautelari esercitabili dagli arbitri e, dall'altro, allo specifico impiego del bene in esame, con possibili implicazioni pregiudizievoli per i diritti di soggetti terzi, i cui interessi siano a vario titolo legati all'utilizzazione della nave, rispetto ai quali l'organo arbitrale non pare avere alcun potere di incidere.

In ipotesi, l'autorizzazione al sequestro resa dagli arbitri con ordine di non far partire la nave finirebbe inevitabilmente per riflettersi pregiudizievolmente su soggetti terzi, ossia sulla sfera giuridica delle molteplici figure soggettive aventi interessi economici e commerciali alla navigazione e al compimento del viaggio o dei viaggi che la nave deve effettuare.

Si pensi, ad esempio, ai diritti dei soggetti interessati al trasporto del carico presente a bordo nave, ai passeggeri, ecc.

Orbene, se è vero che la medesima situazione è ipotizzabile anche a seguito di provvedimento di sequestro reso dal giudice ordinario, nel caso dei giudici privati non pare possibile che il provvedimento possa dispiegare gli stessi effetti verso i terzi, a maggior ragione ove risulti pregiudizievole di situazioni giuridiche soggettive altrui o di rapporti giuridici del tutto estranei alla convenzione per arbitrato e alla controversia specifica devoluta dalle parti alla competenza degli arbitri.

Ulteriore dubbio, poi, sorge non solo sulla possibilità stessa per gli

arbitri di intimare al comandante – soggetto del tutto estraneo alla convenzione e al procedimento arbitrale – di non far partire la nave ma anche sulla competenza ad assumere, se del caso, i provvedimenti che ai sensi dell'art. 646 c. nav. potrebbe assumere il giudice ordinario, con contenuti calibrati per impedirne la partenza.

Al riguardo, va rilevato che il provvedimento di sequestro navale non implica necessariamente la nomina di un custode.

Nel momento in cui il comandante riceva l'intimazione di cui all'art. 682, comma 1, n. 2, c. nav. la nave si trova già affidata nelle sue mani quale preposto dell'armatore, per cui l'intimazione stessa incide sul rapporto tra preposto e preponente, svincolando il comandante da tale originario rapporto e utilizzando il complesso dei poteri e delle funzioni di comando in ordine alla nave per le finalità di giustizia correlate alle esigenze sottese al sequestro.

A seguito della notificazione dell'intimazione il comandante, dunque, in assenza di nomina di un custode, è tenuto a mantenere la nave a disposizione rispetto alle finalità perseguite con lo strumento cautelare del sequestro.

Tuttavia, potrebbe accadere che il comandante non obbedisca all'intimazione di non far partire la nave.

Vieppiù ove siano gli arbitri, in ipotesi, ad ordinarglielo.

Tale rischio appare particolarmente rilevante e concreto, ad esempio, in caso di nave di nazionalità straniera.

In tale contesto, ove si renda necessario intervenire con ulteriori provvedimenti – evidentemente atipici, poiché la legge non ne specifica né il contenuto né la portata – resi opportuni per impedire la partenza della nave, non pare che gli arbitri possano disporre dei poteri necessari per poter procedere ai sensi del già citato art. 646 c. nav.

3. *I provvedimenti atipici per impedire la partenza della nave* – Quest'ultimo aspetto, dunque, appare meritevole di particolare ulteriore approfondimento rispetto al tema specifico dei poteri cautelari attribuibili agli arbitri ai sensi del nuovo art. 818 c.p.c.

Tra le norme di carattere generale – comuni all'esecuzione forzata e alle misure cautelari – rientra la disposizione di cui all'art. 646 c. nav., secondo cui il giudice competente ai sensi dell'art. 643 c. nav. e, ove ricorra l'urgenza, le altre autorità ivi indicate, possono assumere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza della nave.

Questi provvedimenti – che non operano in punto di diritto, in quanto la misura del sequestro (debitamente trascritta) rende inefficaci gli eventuali successivi atti di disposizione posti in essere – operano in linea di fatto ([4]), per evitare che la nave si sottragga alla cautela.

Come già anticipato, l'art. 646 c. nav. non indica il contenuto dei provvedimenti, limitandosi ad enucleare solo il loro scopo, ossia «impedire la partenza della nave».

Tale formula, invero estremamente ampia e generica, consente di adottare una molteplicità di provvedimenti atipici ed eterogenei, non riconducibili nell'alveo dell'art. 700 c.p.c., calibrati rispetto alla situazione e alle esigenze del caso concreto, con il solo limite costituito dal rispetto del dettato costituzionale e dei principi generali dell'ordinamento giuridico.

Di tali provvedimenti possono essere destinatari anche soggetti terzi.

Orbene, tutto ciò mal si presta ad essere calato in seno ad un procedimento arbitrale, in cui gli eventuali poteri cautelari degli arbitri dipendono esclusivamente dalla manifestazione di volontà delle parti e dal contenuto espresso e dettagliato della convenzione di arbitrato che ha attribuito loro tale potestà, altrimenti esclusa in radice.

Per cui, in caso di sequestro conservativo di nave, ove si rendesse necessario adottare i provvedimenti atipici previsti dall'art. 646 c. nav. – da intendersi quali misure strumentali al conseguimento delle finalità cui la procedura cautelare tipica e principale è diretta e, dunque, come atti comunque riconducibili al procedimento cautelare da cui è sfociata la misura cautelare primaria adottata (nella specie, il sequestro conservativo) di cui occorre garantire la piena realizzazione – si aprirebbero molteplici possibili scenari e questioni di dubbia soluzione.

Ritenendo esclusiva la potestà cautelare degli arbitri in corso di procedimento arbitrale, dovrebbe affermarsi che, in tal caso, la tutela strumentale prevista mediante l'adozione dei provvedimenti atipici che l'art. 646 c. nav. consente di assumere al giudice ordinario per impedire

---

([4]) Proprio per questa ragione tali provvedimenti possono essere adottati, oltre che dall'autorità giudiziaria, anche dal comandante del porto e, ove di tratti di navigazione interna, anche dall'autorità di polizia giudiziaria. Sul punto, cfr. G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 537 ss.; C. Lobietti, *I provvedimenti atipici dell'art. 646 c. nav. in funzione del sequestro e del pignoramento navale*, in *Dir. mar.* 2000, 44 ss., nonché *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, Milano, 2013, 317 ss.

la partenza della nave, non possa essere erogata, residuando, in astratta ipotesi, ove ricorra la *condicio iuris* dell'urgenza, l'eventuale attivazione dei poteri del comandante del porto o dell'autorità di polizia giudiziaria.

Anche in quest'ultimo caso, tuttavia, poiché i provvedimenti in esame possono essere assunti solo nel quadro di un'attività di natura ausiliaria rispetto all'esercizio della giurisdizione ([5]), essendo finalizzati alla corretta realizzazione e attuazione della misura cautelare autorizzata dalla competente autorità giudiziaria, si aprirebbero molteplici ulteriori questioni, prima fra tutte l'individuazione della competenza al controllo sui provvedimenti assunti in via d'urgenza dal comandante del porto o dalla polizia giudiziaria, non potendo escludersi su di essi il vaglio da parte del giudice competente, cui spetta il potere di conferma, modifica o revoca dei provvedimenti adottati.

Per cui, se gli arbitri non possono pronunciare i provvedimenti atipici di cui all'art. 646 c. nav. non possono parimenti effettuare l'attività di controllo su quelli assunti in via d'urgenza dagli altri organi ivi indicati.

In corso di arbitrato, dunque, l'art. 646 c. nav. non risulta facilmente applicabile, quanto meno non senza ingenerare molteplici questioni dubbie.

In una diversa ottica, alla luce della specialità della materia e, al contempo, preso atto di quello che è il fondamento giuridico della potestà cautelare degli arbitri e della circostanza che gli arbitri stessi non dispongono del potere di pronunciare provvedimenti atipici o che coinvolgano soggetti terzi, estranei all'arbitrato, potrebbe concludersi che, anche in corso di procedimento, nonostante l'art. 818 c.p.c. definisca la competenza degli arbitri come «*esclusiva*», ove sia stato autorizzato il sequestro di nave e si renda necessario adottare provvedimenti strumentali ai sensi dell'art. 646 c. nav., la relativa istanza possa essere comunque proposta dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, al fine di scongiurare il rischio che la nave si allontani, sottraendosi così agli effetti della misura cautelare autorizzata per impossibilità da parte degli arbitri di pronunciare determinati tipi di provvedimenti che risultereb-

---

([5]) In questo senso, cfr. G. Berlingieri, *Sequestro di nave, problemi pratici e loro possibili soluzioni*, in *Dir. mar*. 1995, 777; C. Lobietti, *I provvedimenti atipici dell'art. 646 c. nav. in funzione del sequestro e del pignoramento navale*, cit., 71 ss., nonché *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, cit., 322-323.

bero idonei a impedire la partenza della nave nelle peculiari circostanze connotanti il caso concreto.

In questa ipotesi, i provvedimenti assunti in caso di urgenza da parte del comandante del porto o dall'autorità di polizia giudiziaria potrebbero essere sottoposti al controllo da parte del medesimo giudice ordinario per la conferma, modifica o revoca.

Anche questa soluzione, tuttavia, lascia aperti dei dubbi in quanto, secondo l'orientamento che appare prevalente ([6]), i provvedimenti atipici di cui all'art. 646 c. nav., per la loro strumentalità, si inseriscono a livello interinale nell'ambito del procedimento cautelare volto ad ottenere la misura tipica richiesta (nella specie, il sequestro conservativo), per cui essi non configurano una sorta di procedimento cautelare autonomo e a sé stante, potendosi reggere soltanto nell'ambito del procedimento cautelare principale in seno al quale la misura cautelare è stata richiesta e/o pronunciata e in funzione della quale, con vincolo strumentale, il provvedimento *ex* art. 646 c. nav. viene disposto *ad hoc*.

In definitiva, i provvedimenti *ex* art. 646 c. nav. sono assunti direttamente dal giudice investito del procedimento cautelare, dovendo essere considerati come misure atipiche strumentali all'attuazione, in linea di fatto, degli effetti della misura cautelare tipica già assunta o in via di assunzione, nonché integrative della medesima .

Tutto ciò, per le ragioni già esposte, non risulta facilmente conciliabile con l'assetto del procedimento arbitrale e con i limitati poteri cautelari che le parti possono conferire all'organo arbitrale. Al contempo, ove si accolga la ricostruzione appena prospettata, risulterebbe impedito rivolgersi al giudice ordinario in pendenza di arbitrato per ottenere la pronuncia di un provvedimento atipico *ex* art. 646 c. nav., non essendo quest'ultimo giudice quello che ha emesso la misura cautelare tipica rispetto alla quale il provvedimento interinale atipico è chiamato a svolgere una funzione integrativa e specificatamente strumentale all'attuazione fattuale della misura cautelare adottata.

Ciò salvo ritenere che essi possano rientrare nella sfera applicativa dell'art. 818-*ter* c.p.c., concernente l'attuazione della misura cautelare concessa dagli arbitri, che si svolge sotto il controllo del tribunale,

---

([6]) In questo senso, A. M. Oppicelli, *La natura del fermo provvisorio (art. 646 c. nav.)*, in *Dir. mar*. 1999, 1257 ss.; C. Lobietti, *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, cit., 321 ss.

ritenendo che i provvedimenti atipici previsti dall'art. 646 c. nav. per impedire la partenza della nave possano essere assunti dal giudice ordinario in fase di attuazione e di controllo del provvedimento cautelare reso dall'organo arbitrale, essendo però necessario superare, in tal caso, in via interpretativa, anche il contenuto testuale dell'art. 669-*duodecies* c.p.c. (a cui fa esplicito rinvio l'art. 818-*ter* c.p.c.) in base al quale l'attuazione della misura avviene «sotto il controllo del giudice che ha emanato il provvedimento cautelare, il quale ne determina anche le modalità di attuazione e ove sorgano difficoltà o contestazioni dà con ordinanza i provvedimenti opportuni», non essendo nel caso in disamina il giudice ordinario chiamato a intervenire in sede di attuazione lo stesso organo che ha emanato la misura cautelare su cui pronunciarsi in fase attuativa, giustificando tuttavia la deroga procedurale in virtù del nuovo art. 818-*ter* c.p.c. e in ragione della carenza in capo agli arbitri dei poteri occorrenti, oltre che della specialità della materia della navigazione.

La soluzione sopra prospettata, però, richiede la rimeditazione – o la rielaborazione rispetto alla peculiare fattispecie prospettata – della tesi secondo cui i provvedimenti atipici *ex* art. 646 c. nav. non costituiscono oggetto di un autonomo procedimento, avendo natura prettamente strumentale e interinale rispetto al procedimento cautelare sfociato nella misura pronunciata, che si tratta poi di attuare in concreto e rendere effettiva.

4. *Il sequestro di carati* – Un altro aspetto su cui occorre attentamente riflettere riguarda l'ipotesi del sequestro conservativo di carati di nave.

La questione trova ragione di essere nella circostanza che il diritto speciale, ove oggetto della misura cautelare siano i carati, consente al giudice competente, in deroga alle regole di diritto comune, sentiti i comproprietari non debitori, di autorizzare il sequestro dell'intera nave, allorquando la quota del proprietario debitore ecceda la metà (art. 644, comma 2, c. nav.).

In tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sui carati ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese della procedura.

Questa disposizione – di chiaro diritto speciale – non appare conciliabile con la nuova disciplina introdotta a seguito della riforma del 2022 sui poteri cautelari degli arbitri, non potendo notoriamente la misura

cautelare disposta da questi ultimi – anche quando le parti abbiano attribuito loro il relativo potere in piena conformità al nuovo art. 818 c.p.c. – riguardare diritti facenti capo a terzi ([7]), ossia a soggetti estranei alla convenzione di arbitrato attributiva dei poteri cautelari di cui trattasi ([8]).

Per cui, a far tempo dal momento in cui gli arbitri abbiano accettato l'incarico – acquisendo così in via esclusiva il potere di pronunciare la misura cautelare, loro conferito con la convenzione per arbitrato, con l'effetto di escludere l'intervento del giudice ordinario – l'applicazione dell'art, 644, comma 2, c. nav. risulta alquanto problematica.

In primo luogo, l'eventuale sequestro dell'intera nave disposto dagli arbitri risulterebbe inefficace nei confronti dei caratisti non debitori estranei all'arbitrato, non avendo essi mai conferito tali poteri ai giudici privati.

Pertanto, in caso di arbitrato, ove prevalga la regola dell'esclusività sancita dall'art. 818 c.p.c., l'art. 644, comma 2, c. nav. non risulterebbe applicabile nella parte in cui consente il sequestro dell'intera nave, essendo possibile per i giudici privati disporre soltanto il sequestro dei carati di proprietà di una delle parti del procedimento, anche al fine di evitare eccezioni concernenti l'inefficacia totale o parziale del provvedimento.

In alternativa, tenuto conto della portata di diritto speciale della suddetta disposizione codicistica, volendo mantenere la possibilità di sequestrare l'intera nave e, al contempo, preso atto dell'impossibilità di disporre la misura su tutta la nave da parte degli arbitri, potrebbe ritenersi che, in deroga a quanto stabilito dall'art. 818 c.p.c., anche in corso di giudizio arbitrale l'istanza volta ad ottenere il sequestro conservativo dell'intera nave, ammissibile quando la quota del comproprietario debitore ecceda la metà, vada sempre e comunque proposta dinanzi al giudice civile e da quest'ultimo vagliata ([9]).

([7]) Nel caso di specie, ad altri caratisti, diversi da quelli che abbiano stipulato la convenzione arbitrale.

([8]) Gli arbitri, anche quando investiti della potestà cautelare ai sensi del nuovo art. 818 c.p.c., non possono emanare provvedimenti rivolti a terzi estranei alla convenzione arbitrale. Nel caso in cui ciò avvenga il provvedimento è inefficace rispetto ai terzi.

([9]) Questa soluzione appare confortata da alcuni orientamenti della dottrina che, pur in presenza di accettazione da parte degli arbitri cui sia conferita dalle parti la potestà cautelare, quando il provvedimento cautelare richiesto si rivolga anche nei confronti di terzi estranei alla convenzione arbitrale – e, dunque, non sia emanabile da parte dei giudici privati – ritengono sia possibile adire in via cautelare il giudice ordinario al fine di garantire il principio di necessaria effettività della cautela. In questo senso, v. A Briguglio, *Il potere cautelare degli arbitri, introdotto dalla riforma del rito civile, e la naturale interfe-*

Alla luce delle ragioni che normalmente risultano sottese all'istanza cautelare di sequestro avente ad oggetto la nave o suoi carati – vieppiù nel singolare caso in cui la quota del debitore ecceda la metà dei carati e venga richiesto il sequestro dell'intera nave – per le problematiche che potrebbero sorgere a seguito dell'autorizzazione al sequestro ([10]), appare maggiormente conveniente che la domanda cautelare, anche in corso di arbitrato, venga proposta dinanzi al giudice ordinario anziché all'organo arbitrale in corso di procedura e previo conferimento, ai sensi dell'art. 818 c.p.c., dei relativi poteri.

5. *Il reclamo* – Quanto precede vale a maggior ragione ove si prendano in esame i diversi rimedi concessi nei confronti del provvedimento che autorizza il sequestro di nave o di carati oppure ne dispone il rigetto.

Difatti, sia in caso di accoglimento che in caso di rigetto, la relativa ordinanza emessa dal giudice risulta reclamabile ai sensi dell'art. 669-*terdecies* c.p.c. dinanzi al tribunale in composizione collegiale o ad altra sezione della corte di appello (o, in difetto, alla corte di appello più vicina) – mediante un mezzo di gravame totalmente devolutivo e sostitutivo, idoneo a denunciare anche gli *errores in iudicando* – per un ventaglio di motivi assai più ampio rispetto alla ridotta serie di motivi di reclamo previsti nei confronti della medesima ordinanza resa dagli arbitri che concede o rigetta la misura cautelare di cui trattasi, reclamabile dinanzi alla corte di appello soltanto per *errores in procedendo* ([11]) e, dunque, con uno strumento finalizzato, in buona sostanza, ad un

---

renza del giudice, in *www.iudicium.it*, 31 gennaio 2023.

([10]) Problematiche che, come già detto, potrebbero riguardare, *in primis*, il provvedimento stesso che dispone il sequestro e che potrebbero poi ampliarsi, ad esempio in caso di particolari istanze proposte da soggetti aventi interessi giuridicamente rilevanti e meritevoli di tutela connessi alla nave, come potrebbe accadere in ipotesi di presentazione di ricorso per l'amministrazione della nave sequestrata. Su quest'ultima tematica, posta in correlazione alla potestà cautelare degli arbitri, v. *infra*.

([11]) Difatti, come già visto, secondo l'art. 818-*bis* c.p.c., che disciplina l'impugnazione del provvedimento che concede o nega la misura cautelare e, in particolare, il reclamo a norma dell'art. 669-*terdecies* c.p.c. davanti alla corte di appello, nel cui distretto è la sede dell'arbitrato, è possibile solo per i motivi di cui all'art. 829, primo comma, c.p.c. (in quanto compatibili) e per contrarietà all'ordine pubblico. La disposizione dunque richiama espressamente, tra i motivi di impugnazione del lodo, soltanto gli *errores in procedendo ex* art. 829, comma 1, c.p.c., in tema di nullità del lodo. A ben guardare, quindi, si tratta di uno strumento di controllo significativamente diverso da quello dell'art. 669-*terdecies* c.p.c. che, quale mezzo di gravame, è invece totalmente devolutivo e sostitutivo e, quindi,

controllo di legittimità, con esclusione di ogni rinnovata indagine ([12]).

Di conseguenza, in tale evenienza non sembrerebbe applicabile nella sua interezza l'art. 669-*terdecies*, comma 5, c.p.c. potendo la corte di appello in sede di reclamo *ex* art. 818-*bis* c.p.c. solo confermare o revocare il provvedimento di accoglimento o di rigetto emesso dagli arbitri ma non modificarlo per carenza di un potere sostitutivo di indagine di merito, come invece è nel potere del tribunale collegiale o della corte di appello investiti del reclamo «pieno» avverso l'ordinanza emessa dal giudice civile di prime cure.

Poiché l'art. 829, comma 1, c.p.c., richiamato espressamente dall'art. 818-*bis* c.p.c., restringe il reclamo – fatta salva la contrarietà all'ordine pubblico – ai soli specifici motivi di nullità per cui è impugnabile il lodo, la critica piena e completa, invece consentita in linea generale dall'art. 669-*terdecies* c.p.c. avverso il provvedimento del primo giudice statuale, viene trasformata in una critica ristretta e vincolata a quei soli motivi ivi contemplati ove si tratti invece di reclamo avverso il provvedimento reso dagli arbitri, finendo per mutare la fisionomia e svuotare il fulcro del mezzo di impugnazione dell'ordinanza cautelare, determinando un contrasto tra il tradizionale reclamo che è possibile proporre al tribunale collegiale o ad altra sezione della corte di appello (o alla corte di appello più vicina), a critica libera, totalmente devolutivo e sostitutivo – che consente di entrare nel merito della questione, di rinnovare le indagini, di svolgerne altre e persino di prospettare nuovi e sopravvenuti elementi non sottoposti al giudice di prime cure – e il nuovo meccanismo di reclamo introdotto dalla riforma nei confronti del provvedimento pronunciato dagli arbitri.

Peraltro, il giudice del reclamo, ai sensi dell'art. 669-*terdecies*, com-

---

idoneo a denunciare anche gli *errores in iudicando* del primo giudice. Ciò determina, peraltro, una differenza di trattamento tra il caso in cui il provvedimento cautelare sia emesso dal giudice civile e quello in cui il provvedimento medesimo sia reso dagli arbitri: nel primo caso risulta consentito il reclamo «pieno» *ex* art. 669-*terdecies* c.p.c., mentre nel secondo caso il provvedimento è reclamabile solo per gli *errores in procedendo* ai sensi dell'art. 829 c.p.c., oltre che per la contrarietà all'ordine pubblico.

([12]) Tra i casi previsti dall'art. 829, comma 1, c.p.c. potrebbe ipotizzarsi, a titolo di esempio, quello previsto al n. 4, ossia il reclamo alla corte di appello avverso il provvedimento che concede la misura cautelare in difetto di una convenzione di arbitrato che conferisca agli arbitri anche i poteri cautelari. In tale evenienza, l'organo arbitrale avrebbe pronunciato «fuori dei limiti della convenzione di arbitrato».

ma 5, c.p.c. provvede con ordinanza non impugnabile.

Questa differenza risulta ancor più marcata ove il reclamo riguardi un provvedimento di rigetto emesso dagli arbitri.

Infatti, l'insindacabilità di quest'ultimo sotto il profilo dell'*error in iudicando* e la possibilità di far valere in sede di reclamo alla corte di appello, in quanto compatibili, i soli motivi di cui al citato art. 829 c.p.c., che escludono gli aspetti di merito, fa sorgere dubbi sulla reale efficacia dello strumento, in quanto, a tutto concedere, l'ordinanza di rigetto potrebbe essere revocata in sede di reclamo esclusivamente per motivi formali e di rito (oltre che per contrarietà all'ordine pubblico) restando esclusa la possibilità di pronuncia di un provvedimento sostitutivo di accoglimento ([13]).

Di qui la differenza di trattamento – invero piuttosto marcata – sotto il profilo della reclamabilità fra il provvedimento emesso dal giudice ordinario e quello emesso dall'organo arbitrale riguardanti la misura cautelare del sequestro di nave o di suoi carati.

Peraltro, come vedremo, le non lievi differenze emergenti in materia di reclamo si ripercuotono, per certi versi, anche sull'istituto dell'amministrazione della nave sequestrata.

6. *Le esigenze cautelari successive al lodo* – Altra questione dubbia concerne il caso in cui, pur in presenza di convenzione di arbitrato con conferimento agli arbitri dei poteri cautelari *ex* art. 818 c.p.c., l'esigenza di proporre la domanda cautelare di sequestro di nave o di carati sorga subito dopo la pronuncia e sottoscrizione del lodo che definisce il procedimento arbitrale – che, ai sensi dell'art. 824-*bis* c.p.c., produce gli effetti della sentenza pronunciata dall'autorità giudiziaria – nelle more dei termini per la sua eventuale impugnazione ai sensi degli artt. 827 ss. c.p.c.

In una tale evenienza, per il sequestro di nave o di carati rimesso alla competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria, secondo l'art. 669-*quater*, comma 4, c.p.c. la domanda si propone al giudice che ha pronunciato la sentenza.

La riforma del 2022 non ha introdotto al riguardo alcuna disposi-

([13]) Difatti, accolto il reclamo da parte dell'autorità giudiziaria competente all'uopo investita, non sembra che quest'ultima possa disporre la misura cautelare negata dagli arbitri. In tal caso, infatti, il giudice civile pronuncerebbe nel merito, mentre la riforma pare non consentirlo, riservando il reclamo *ex* art. 818-*bis* c.p.c. a motivi di legittimità.

zione specifica, per cui è dubbio se dopo la pronuncia del lodo e nelle more del termini previsti per la sua impugnazione dinanzi alla corte di appello ([14]), la domanda di sequestro conservativo rispetto alla quale sorga un urgente interesse possa essere formulata all'organo arbitrale oppure al giudice civile.

Ove sia ritenuto applicabile anche agli arbitri il citato art. 669-*quater*, comma 4, c.p.c. l'istanza di sequestro conservativo di nave o di carati dovrebbe essere proposta dinanzi all'organo arbitrale che ha pronunciato il lodo.

In senso contrario a tale prospettazione sembrerebbero invece deporre vari argomenti.

Innanzitutto, con la pronuncia e sottoscrizione del lodo i giudici privati esauriscono le loro funzioni e l'incarico ad essi affidato, per cui la domanda cautelare tornerebbe in tal caso ad essere ricondotta alla competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria ordinaria.

Inoltre, in senso contrario paiono deporre anche l'art. 818-*ter* c.p.c., secondo cui l'attuazione delle misure cautelari concesse dagli arbitri si svolge sotto il controllo del tribunale nel cui circondario ha sede l'arbitrato o di quello del luogo in cui la misura cautelare deve essere attuata, nonché l'ulteriore inciso in virtù del quale resta salvo il disposto degli artt. 677 ss. c.p.c. in ordine all'esecuzione dei sequestri concessi dagli arbitri, confermandosi in tal modo la competenza della già menzionata autorità giudiziaria.

7. *L'inefficacia del provvedimento cautelare* – Ulteriori dubbi sorgono anche in relazione al profilo dell'inefficacia del provvedimento cautelare ai sensi dell'art. 669-*novies* c.p.c., ove esaminato nella prospettica riguardante la tutela cautelare erogata dall'organo arbitrale ([15]).

Un primo problema attiene all'individuazione del soggetto preposto

---

([14]) L'impugnazione del lodo per nullità si propone nel termine di novanta giorni dalla sua notificazione o di sei mesi dalla data dell'ultima sottoscrizione (art. 828 c.p.c.).

([15]) L'art. 669-*novies* , comma 1 e comma 2, c.p.c. stabilisce che se il giudizio di merito non è iniziato entro il termine previsto dall'art. 669-*octies* c.p.c. ovvero se, dopo il suo inizio si estingue, il provvedimento cautelare perde la sua efficacia. In entrambi i casi, il giudice che ha emesso il provvedimento, su ricorso dell'interessato, convocate le parti, dichiara con ordinanza che il provvedimento è divenuto inefficace e dispone quanto necessario per rispristinare la situazione precedente. Seguono poi ulteriori ipotesi di perdita di efficacia.

a dichiarare l'inefficacia ([16]).

In questo senso, mentre appare plausibile che l'organo arbitrale possa dichiarare l'inefficacia del provvedimento da esso precedentemente emesso, appare invece incerto, nel caso in cui il provvedimento sia stato reso dal giudice civile prima dell'accettazione da parte degli arbitri, chi possa dichiararne l'inefficacia dopo la menzionata accettazione.

Prima facie, sembrerebbe potersi ritenere all'uopo competente l'organo arbitrale che disponendo del potere di modificare o revocare il provvedimento reso dal giudice prima dell'accettazione potrebbe parimenti dichiararne l'intervenuta inefficacia.

Tuttavia, contro questa interpretazione, sembrerebbe porsi un dato testuale emergente dal medesimo art. 669-*novies* c.p.c., nella parte in cui stabilisce che la dichiarazione di inefficacia compete al «giudice che ha emesso il provvedimento», quindi al giudice che ne è stato l'«autore».

Inoltre, la prima delle due ipotesi contemplate dall'art. 669-*novies*, comma 1, c.p.c. – ossia la perdita di efficacia del provvedimento nel caso in cui il giudizio di merito non sia iniziato entro il termine perentorio previsto – non risulta applicabile al provvedimento emesso dall'organo arbitrale che, come più volte rimarcato, non dispone del potere cautelare esercitabile *ante causam*.

A ciò si aggiunga che potrebbe non essere operante e nelle funzioni un organo arbitrale nel momento in cui una parte abbia interesse ad ottenere la dichiarazione di inefficacia.

Si pensi, ad esempio, alla seconda delle due ipotesi contemplate dall'art. 669-*novies*, comma 1, c.p.c., ossia la perdita di efficacia del provvedimento per successiva estinzione del giudizio di merito.

In caso di provvedimento reso dal giudice non seguito da tempestiva domanda di avvio del procedimento arbitrale oppure di provvedimento reso dagli arbitri però seguito da estinzione del procedimento arbitrale non vi è (o non vi è più) un organo arbitrale.

In tali evenienze appare possibile ritenere che la pronuncia dell'ordinanza dichiarativa dell'inefficacia torni a competere al giudice ordinario.

([16]) Sulla competenza a dichiarare l'inefficacia, in caso di convenzione che affidi agli arbitri il potere cautelare «esclusivo», e sulle connesse problematiche, cfr. A Briguglio, *Il potere cautelare degli arbitri, introdotto dalla riforma del rito civile, e la naturale interferenza del giudice*, cit.

8. *Il ripristino della situazione precedente* – Alla pronuncia di inefficacia possono seguire specifici provvedimenti volti a ripristinare la situazione precedente alla misura cautelare divenuta inefficace.

Tali provvedimenti sono pronunciati dal giudice ai sensi dell'art. 669-*novies*, comma 2, c.p.c. con la medesima ordinanza – avente efficacia esecutiva – con cui è dichiarata l'inefficacia del provvedimento cautelare.

Resta salvo, in ogni caso, il risarcimento dei danni, ove ne ricorrano le condizioni.

Il tema del ripristino si presenta particolarmente delicato allorquando l'inefficacia riguardi un provvedimento cautelare avente ad oggetto la nave.

Orbene, il ripristino dello *status quo ante*, soprattutto quando la misura cautelare sia quella del sequestro conservativo di nave o di suoi carati, implica una serie di problematiche, anche alla luce della forza esecutiva che assumono *ex lege* tali provvedimenti, rispetto all'origine e alla limitatezza del potere cautelare assegnato agli arbitri.

Inoltre, come già evidenziato, gli arbitri potrebbero essere cessati al momento in cui lo *status* preesistente debba essere rispristinato e, in ogni caso, i provvedimenti dell'organo arbitrale non potrebbero in alcun caso dispiegare la loro eventuale efficacia esecutiva rispetto a soggetti terzi, diversi dalle parti.

9. *La pubblicità* – Altri profili di incertezza si prospettano, poi, in relazione agli aspetti pubblicitari.

Come già visto, la riforma ha sancito espressamente che la domanda di arbitrato produce i medesimi effetti sostanziali della domanda giudiziale (art. 816-*bis*.1 c.p.c.).

Quindi, ciò avviene anche sotto il profilo della trascrizione della domanda, ove sia prevista e ammessa.

In relazione all'istanza di sequestro conservativo occorre premettere che il ricorso avente ad oggetto tale domanda non risulta trascrivibile, né ove sia proposto dinanzi al giudice ordinario – *ante causam* oppure in corso di causa – né ove sia proposto – in corso di procedimento arbitrale – dinanzi agli arbitri.

Secondo il regime attualmente vigente, la trascrizione riguarda soltanto il provvedimento che autorizza il sequestro.

In base alla disciplina generale prevista dal codice civile, «Deve essere trascritto, dopo la notificazione, il provvedimento che ordina il se-

questro conservativo per gli effetti disposti dall'articolo 2906» (art. 2693 c.c.).

L'osservanza della pubblicità con l'attuazione dell'onere della trascrizione comporta che «Non hanno effetto in pregiudizio del creditore sequestrante le alienazioni e gli altri atti che hanno per oggetto la cosa sequestrata, in conformità delle regole stabilite per il pignoramento» (art. 2906, comma 1, c.c.).

Infine, secondo il medesimo codice, «Sono salve le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi speciali che richiedono la trascrizione di atti non contemplati dal presente capo e le altre disposizioni non incompatibili con quelle contenute nel capo medesimo» (art. 2694 c.c.) e «Le forme e le modalità delle trascrizioni previste in questo capo sono regolate dal codice della navigazione, per quanto riguarda le navi e gli aeromobili, e dalla legge speciale per quanto riguarda gli autoveicoli. In mancanza, si osservano le norme concernenti la trascrizione degli atti relativi ai beni immobili, in quanto sono applicabili» (art. 2695 c.c.).

L'art. 684 c. nav. prevede la trascrizione, a cura del creditore, del provvedimento notificato di sequestro, a seconda dei casi, nelle matricole e nei registri, oltre annotazione sull'atto di nazionalità ove si tratti di navi maggiori o loro carati.

La disposizione costituisce una specificazione e applicazione alla nave della già esaminata disciplina prevista dal codice civile, anche alla luce dell'art. 2694 c.c. che fa salve le disposizioni del codice della navigazione che richiedono la trascrizione di atti non previsti dal codice civile.

La trascrizione del provvedimento di sequestro navale costituisce una forma di pubblicità di natura dichiarativa ([17]) avente la funzione e l'effet-

---

([17]) Quindi la trascrizione non costituisce elemento costitutivo o requisito per l'integrazione del sequestro, per il quale la notificazione ai sensi dell'art. 683 c. nav. è sufficiente al perfezionamento del vincolo. In questo senso, cfr. D. Gaeta, *Pubblicità (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.*, XXXVII/1988, 1052 ss.; S. La China, *In tema di sequestro di nave: una questione di coordinamento tra codice della navigazione e codice di rito*, in *Dir. mar*. 1989, 263 ss. Secondo l'opinione prevalente in dottrina, la natura dichiarativa della trascrizione del provvedimento di sequestro è confermata dalla disciplina delle misure cautelari su nave straniera, che è la stessa quale che sia la nazionalità della nave che ne costituisca l'oggetto, mentre è certamente inapplicabile alla nave straniera la trascrizione prevista dall'art. 684 c. nav., che non può costituire elemento essenziale del sequestro quando riguardi navi che non siano iscritte in pubblici registri italiani, gli unici presi in considerazione per la produzione degli effetti in ordine ai quali la pubblicità è disposta. In tal senso, cfr. E. Vincenzini, *Il sequestro conservativo di nave straniera*, Padova, 1988, 15 ss.; C. Lobietti, *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, cit., 315 ss. In senso

to di rendere opponibile il vincolo apposto sulla nave rispetto ai terzi, sia in relazione a eventuali atti di disposizione che, in generale, riguardo a trascrizione o iscrizione successiva da parte di detti terzi di propri titoli.

Il regime pubblicitario sopra esposto presenta dei punti deboli e determina alcune difficoltà in tutti i casi in cui non risulti possibile la pronuncia del provvedimento cautelare *ante causam* e *inaudita altera parte* e, anche quando ciò sia possibile, come avviene per il giudice ordinario, nel caso in cui quest'ultimo non autorizzi il sequestro *inaudita altera parte* e disponga previamente l'instaurazione del contraddittorio, riservando all'esito dell'udienza di comparizione la pronuncia sulla misura cautelare.

In tali casi, quando il creditore non disponga già di un titolo esecutivo o di altro strumento di pari efficacia che gli consenta di iscrivere un diritto reale di garanzia sul bene sequestrando, nelle more tra la notifica del ricorso e del provvedimento di fissazione dell'udienza e il momento dell'eventuale concessione della misura cautelare il debitore-convenuto potrebbe avere il tempo e la possibilità di privarsi del bene oggetto dell'istanza di sequestro, ad esempio alienandolo ad un terzo in buona fede a titolo oneroso, facendo perdere poi le tracce del ricavato e precludendo in tal modo al creditore anche l'esercizio dell'azione revocatoria ordinaria *ex* art. 2901 c.c. per assenza o impossibilità di dimostrazione in concreto, a seconda dei casi, del requisito essenziale della *partecipatio fraudis* o del *consilium fraudis* in capo al terzo acquirente.

In quest'ottica, il potere cautelare degli arbitri, non consentendo una tutela *ante causam* e *inaudita altera parte*, risulta di gran lunga meno efficace.

Sempre in tema di pubblicità, il codice della navigazione all'art. 250, comma 2, prevede la trascrizione nelle matricole e l'annotazione nell'atto di nazionalità (navi maggiori e loro carati) e la trascrizione nei registri di iscrizione (navi minori, galleggianti e loro carati) per «gli […] atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione».

Nello specifico, per il sequestro conservativo di nave, la pubblicità del provvedimento è regolata dall'art. 684 c. nav., secondo cui il provvedimento che autorizza il sequestro, una volta notificato, va trascritto a cura del creditore nella matricola o nel registro e, in caso di navi maggiori e loro carati, va altresì annotato sull'atto di nazionalità.

---

contrario, a favore della natura costitutiva della trascrizione del provvedimento, cfr. C. Calvosa, *Struttura del pignoramento e del sequestro conservativo*, Milano, 1953, 206.

Sotto il profilo della trascrizione, quindi, non si ravvisano differenze nell'ipotesi in cui l'istanza cautelare riguardi una nave o i suoi carati, essendo trascrivibile solo il provvedimento che pronuncia in senso favorevole sull'istanza stessa e autorizza il sequestro.

Ciò premesso, tenuto conto della suddetta regolamentazione del regime di trascrizione del provvedimento, occorre verificare se, per quanto concerne la nave, risultino rilevanti differenze in termini di convenienza e di tempestività circa l'esecuzione della trascrizione del sequestro a seconda che l'istanza volta ad ottenere il provvedimento sia proposta al giudice ordinario oppure all'organo arbitrale.

Sul punto, appaiono estensibili le considerazioni già esposte sopra.

Emerge dunque una evidente differenza, strettamente collegata al potere del (solo) giudice civile di emettere un provvedimento di sequestro *ante causam* e *inaudita altera parte*, con possibilità immediata di trascrizione e, all'occorrenza di annotazione, rispetto al procedimento arbitrale, in cui il medesimo provvedimento può essere emesso solo in corso di giudizio, il che potrebbe ritardare o pregiudicare, in presenza di particolari situazioni di urgenza, l'operatività degli effetti tipici che la trascrizione è destinata a produrre, soprattutto rispetto ai terzi.

In caso, poi, di sequestro conservativo seguito da amministrazione della nave sequestrata e svolgimento di viaggi – per il qual caso l'art. 685 c. nav. fa rinvio alle disposizioni offerte dall'art. 652 c. nav. in materia di amministrazione della nave pignorata – potrebbero sorgere molteplici problematiche legate al fatto che i provvedimenti previsti in tale evenienza dal codice della navigazione e il loro stesso contenuto presuppongono, per come configurati dal diritto speciale, l'intervento dell'autorità giudiziaria ordinaria e non paiono rientrare nei poteri di pronuncia attribuibili ai giudici privati.

Peraltro, ove tale impostazione risulti condivisibile, potrebbero esserci ripercussioni anche sull'inizio dei viaggi che, *ex* art. 652, comma 1, c. nav. non possono essere iniziati prima che l'ordinanza prevista dal primo comma del medesimo articolo sia stata resa pubblica nelle forme previste dall'art. 250 c. nav., non essendo trascrivibili nelle matricole e annotabili sull'atto di nazionalità (navi maggiori e loro carati) e trascrivibili nei registri di iscrizione (navi minori, galleggianti e loro carati) gli ipotetici provvedimenti, di dubbia validità ed efficacia, eventualmente resi dagli arbitri.

10. *L'amministrazione della nave sequestrata* – Come già anticipato, ulteriori e importanti dubbi sorgono in materia di amministrazione della nave sequestrata.

In caso di sequestro conservativo (o giudiziario) di nave l'art. 685 c. nav. stabilisce che all'amministrazione della nave si applica quanto disposto dall'art. 652 c. nav. in tema di amministrazione della nave pignorata ([18]).

Per un esatto inquadramento dell'istituto in esame e delle ragioni che ne giustificano l'adozione, va rimarcato come in molte procedure espropriative e concorsuali, seppure con diverse modalità e con vario grado di intensità, venga riconosciuta la possibilità alla procedura medesima, tramite provvedimenti autorizzativi emessi dai competenti organi, nell'interesse congiunto del debitore e dei creditori, di far rendere economicamente il bene che vi è assoggettato, sia per evitarne il deterioramento legato al mancato utilizzo, sia per migliorare l'esito dell'esecuzione (o della procedura concorsuale) acquisendo i proventi che dall'impiego del bene stesso possono (o potrebbero) derivare.

La *ratio* sottesa alla disciplina dell'amministrazione della nave pignorata o sequestrata, nell'interesse delle parti coinvolte e di quello generale del commercio marittimo è rivolta, da un lato, a consentire al debitore, oppure a chi vi abbia interesse, nelle more della procedura, allo scopo di non far rimanere la nave inutilizzata magari per lungo

---

([18]) L'istituto dell'amministrazione della nave pignorata ha lo scopo di evitare, attese la specificità e le caratteristiche proprie del bene oggetto della procedura esecutiva, la sua espropriazione, e ciò per due principali ordini di ragioni: innanzitutto consentendo che, attraverso i proventi derivanti dallo svolgimento del viaggio o dei viaggi autorizzati, il debitore esecutato possa far fronte alle proprie obbligazioni (quindi, in ipotesi, possa pagare tutti i debiti e far chiudere la procedura) e, in secondo luogo, evitando che dal mancato utilizzo della nave possa derivarne il deprezzamento, a causa del suo deterioramento, che si risolverebbe, necessariamente, in danno dei creditori stessi. Si tratta, in definitiva, nell'interesse del debitore e del creditore, di non lasciare inutilizzato un bene di rilevante valore capace di produrre un'utilità economica. In generale, sull'argomento, cfr. F. Tolomeo, *Amministrazione della nave pignorata*, in *Dir. mar.* 1962, 410 ss.; B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, in *Studi per G. Berlingieri*, 1964, 63 ss.; E. Grasso - A.D. Saitta, *Processo esecutivo (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.* XXXVI/1987, 287 ss.; S. La China, *Esecuzione forzata e misure cautelari su navi e aeromobili*, cit., 5; G. Reale, *Amministrazione della nave pignorata, autorizzazione ad intraprendere viaggi, sistema di garanzie ed esigibilità del credito nei confronti del garante*, in *Dir. trasp.* 1999, 601 ss.; A. Dimundo, *L'amministrazione della nave pignorata o sequestrata. Ordinanza di autorizzazione e condizioni per l'inizio dei viaggi*, in *Dir. mar.* 2000, 759 ss.; A. Lefebvre D'Ovidio - G. Pescatore - L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 774 ss.

tempo, trattandosi per sua natura di un bene dinamico e soggetto, se fermo, a deterioramento e svalutazione, a far rendere economicamente il bene in questione, affinché non resti inoperoso, consentendo di intraprendere i viaggi programmati per poter far fronte, in tal modo, alle proprie obbligazioni o, comunque, per migliorare l'esito della procedura, tramite i proventi dei viaggi stessi, in ipotesi evitando anche l'espropriazione, potendo i ricavi derivanti dall'utilizzazione della nave costituire un opportuno sostitutivo dell'espropriazione stessa, facendo così venire meno l'interesse dei creditori al prosieguo della procedura allorquando i proventi della gestione siano sufficienti a soddisfare il creditore procedente e gli eventuali intervenuti.

Al contempo, l'istituto è strutturato in modo tale da garantire, altresì, idonea protezione ai diritti del creditore e dei terzi, richiedendo, a tal fine, la stipula di un'adeguata assicurazione, la pubblicità dell'ordinanza di autorizzazione nelle forme di cui all'art. 250 c. nav. e consentendo al giudice, per il medesimo scopo, di prescrivere adeguate cautele e idonee forme di garanzia.

L'esecuzione del viaggio, in particolare, è subordinata a due condizioni: la pubblicità dell'ordinanza ai sensi dell'art. 250 c. nav. e l'anticipo da parte del richiedente delle somme presumibilmente necessarie per intraprendere e portare a termine il viaggio determinate dal giudice nel provvedimento autorizzativo.

Tutte queste esigenze sono poste alla base della procedura in esame, alquanto complessa e delicata sotto molteplici profili ([19]) in quanto, risolvendosi necessariamente l'uso della nave nel farla viaggiare, si potrebbero mettere a rischio la permanenza del bene nella disponibilità dell'ufficio giudiziario e l'esito economico dell'esecuzione ([20]), sia in ra-

---

([19]) L'istituto dell'amministrazione della nave pignorata non pare abbia dato nel corso degli anni buona prova di sé, riuscendo ad attuare concretamente le finalità auspicate dal legislatore, dirette, da un lato, a scongiurare i danni derivanti dall'inoperosità della nave e, dall'altro, ad evitare la stessa espropriazione, consentendo al bene di produrre reddito. L'istituto in esame, congegnato, almeno secondo le finalità sopra prospettate, come un sostitutivo dell'espropriazione, in quanto capace di far produrre, almeno in teoria, i mezzi economici occorrenti per sanare la posizione debitoria, è stato oggetto di forti critiche da parte di alcuni autori. Per un'analisi, in chiave critica, dell'istituto, sia sotto il profilo della formulazione della norma, sia per quanto concerne l'aspetto applicativo, cfr. B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, cit., 63 ss.

([20]) Infatti, è previsto il recupero, tramite decreto ingiuntivo, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, dei noli maturati e non incassati.

gione dei rischi che l'attività di navigazione intrinsecamente comporta, sia in ragione delle spese ([21]), praticamente certe, che l'amministrazione della nave fa gravare sulla procedura espropriativa, mentre rimangono incerti i possibili ricavi ([22]).

Contro tali rischi, posti particolarmente in risalto nel critico periodo dell'amministrazione della nave sequestrata, il codice della navigazione prevede una serie di cautele – quali l'audizione dei creditori ipotecari ([23]), la prestazione di garanzie ([24]) e di altre cautele ritenute opportune, la stipula di apposita assicurazione ([25]), la pubblicità dell'ordinanza che

---

([21]) Può darsi che la nave prima di intraprendere il viaggio, abbia bisogno di lavori che potrebbero essere addirittura ordinati dal giudice per la riuscita dell'operazione. Ci si chiede, in tal caso, su chi debbano gravare tali spese. Secondo un primo orientamento dette spese rimarrebbero a carico del richiedente, poiché sarebbero comunque spese occorrenti per intraprendere il viaggio. Secondo altra opinione, invece, il richiedente sarebbe tenuto soltanto alle spese strettamente necessarie per il viaggio, poiché le spese a cui fa riferimento l'art. 652 c. nav. sarebbero soltanto quelle ordinariamente occorrenti per iniziare il viaggio, quali, per esempio, le spese per rifornimenti e le spese portuali. Le spese per lavori straordinari o per l'acquisto di costose attrezzature, invece, rimarrebbero a carico della procedura esecutiva, in quanto tali spese incrementano il valore della nave e si risolvono, almeno in teoria, a vantaggio dei creditori. Le spese straordinarie, quindi, dovrebbero essere rimborsate con gli utili della gestione, ove ve ne siano. In difetto, il richiedente rimarrebbe creditore della procedura, con credito in prededuzione. Su questa problematica, cfr. B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, cit., 68.

([22]) Il legislatore ha apprestato la procedura in modo tale che l'amministrazione della nave pignorata comunque non arrechi pregiudizio economico ai creditori: se fra noli e spese rimane un margine attivo esso va ai creditori, se, invece, le spese eccedono il nolo la perdita va svantaggio del richiedente. Se il risultato economico dell'amministrazione è attivo, l'utile va in aumento del prezzo di aggiudicazione (ove si arrivi alla vendita della nave), in caso contrario, se il risultato è passivo possono aversi due diverse ipotesi: a) le spese superano i noli ma sono inferiori al deposito giudiziario; b) le spese eccedono sia gli uni che l'altro. L'impostazione dell'istituto, unitamente alle poco chiare modalità relative all'incasso dei noli, al pagamento delle spese ed al deposito dell'auspicata differenza in aumento del prezzo di aggiudicazione, comportano che, anche in caso di effettiva convenienza a far navigare la nave, è spesso difficile trovare un richiedente che si assuma tutti i gravosi oneri imposti dall'art. 652. Sull'inadeguata impostazione economica dell'istituto, v. B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, cit., 64 , 68, 69, 71 ss.

([23]) I creditori ipotecari devono essere obbligatoriamente sentiti affinché esprimano il loro parere, che non ha però natura vincolante ma puramente consultiva.

([24]) Cfr. M. Grigoli, *Sulle garanzie per l'utilizzazione della nave pignorata*, in *Giust. civ.* 1999, I, 145 ss.

([25]) Anche l'aspetto relativo alla polizza di assicurazione disposta dal giudice non è esente da profili problematici, specialmente nel caso in cui si verifichi la malaugurata evenienza della perdita della nave. In tale ipotesi occorre contemperare la disciplina di cui all'art. 652 c. nav., e gli interessi ivi tutelati, con la disposizione di cui all'art. 572, lett. d, c. nav., che prevede, in caso di perdita o deterioramento della nave, la surrogazione

autorizza ad intraprendere i viaggi ([26]), il deposito delle somme presumibilmente necessarie per intraprendere e portare a termine i viaggi autorizzati – che, in ogni caso, non consentono di escludere con certezza l'aleatorietà economica dell'operazione ([27]).

Passando ad esaminare l'aspetto procedurale, l'istanza per l'amministrazione della nave sequestrata è proposta con ricorso da chiunque vi abbia interesse ([28]).

La competenza a disporre l'amministrazione della nave sequestrata – per intero o per carati – spetta(va) al giudice investito del giudizio di convalida del sequestro (art. 493 reg. nav. mar.).

Allo stato, la competenza spetta al giudice ordinario che ha autorizzato il sequestro o, se l'istanza è proposta nella fase di impugnazione del provvedimento cautelare, al giudice investito del reclamo.

Il giudice, su istanza di chi vi abbia interesse, può disporre che la nave intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che ritenga opportune, prescrivendo in ogni caso che sia stipulata un'adeguata assicurazione ([29]).

---

delle indennità di assicurazione a favore del creditore ipotecario. Sul questi aspetti, cfr. B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, cit., 69 ss.

([26]) Sul tema specifico della pubblicità dell'ordinanza di autorizzazione a compiere uno o più viaggi e sugli effetti della notifica dell'ordinanza al comandante del porto, cfr. F. Tolomeo, *Amministrazione della nave pignorata*, cit., 411 ss.

([27]) Cfr. S. La China, *Esecuzione forzata e misure cautelari su navi e aeromobili*, cit., 5.

([28]) La legittimazione a proporre l'istanza spetta, *ex lege*, a chiunque vi abbia interesse. I soggetti legittimati, non determinati dalla norma, risultano poi in concreto individuabili in ragione del pregiudizio che i richiedenti stessi possono subire a seguito del provvedimento cautelare che immobilizza la nave, indipendentemente dalla circostanza che essi siano o meno coinvolti come parti nel procedimento cautelare o esecutivo. Secondo A. Dimundo, *L'amministrazione della nave pignorata o sequestrata. Ordinanza di autorizzazione e condizioni per l'inizio dei viaggi*, cit., 768 ss., nella sfera dei soggetti legittimati rientrano, oltre al creditore avente privilegio sulla nave, al comproprietario e allo stesso debitore, qualsiasi altro creditore, l'armatore non proprietario, il noleggiatore e qualsiasi altro soggetto che sia parte di un contratto di utilizzazione della nave in corso.

([29]) Sempre secondo l'art. 652 c. nav., la nave non può iniziare il viaggio sino a che il provvedimento del giudice non sia stato reso pubblico con le forme previste per la pubblicità degli atti relativi alla proprietà delle navi di cui all'art. 250 c. nav. e il richiedente non abbia anticipato, nei modi previsti per i depositi giudiziari, le somme presumibilmente necessarie per intraprendere e condurre a termine il viaggio o i viaggi. Il nolo, dedotte le spese da rimborsare, nei limiti del deposito effettuato, al richiedente, va in aumento del prezzo di aggiudicazione. Se le spese occorrenti eccedono il nolo, il richiedente è tenuto per la differenza e, per il pagamento di questa, il giudice può emettere decreto d'ingiunzione. Il giudice può anche emettere, su istanza dei creditori ipotecari o privilegiati, decreto d'ingiunzione a

L'assicurazione, quindi, è ritenuta indispensabile dalla legge, per cui deve essere inderogabilmente disposta, mentre le altre cautele idonee a coprire i rischi che il creditore, gli intervenuti e tutti gli soggetti interessati alla nave possono correre sono lasciate al prudente apprezzamento del giudice.

L'obbligazione principale cui si riferiscono le garanzie previste dall'art. 652 c. nav. è rappresentata dall'impegno a far rientrare la nave in porto al termine del viaggio o dei viaggi autorizzati dal giudice, assunto a seguito dell'accolta richiesta di utilizzazione della nave da parte del soggetto legittimato che ne ha fatto istanza.

Anche in caso di amministrazione della nave sequestrata – salvo si tratti di nave in disarmo – non è necessaria la nomina di un custode, poiché con l'intimazione di cui all'art. 682, comma 1, n. 2, c.p.c. la nave resta sempre affidata al comandante, costituito responsabile della sua custodia ([30]).

La funzione gestoria, anziché riferita al proprietario-armatore, può ritenersi attribuita *ex lege* a colui che chiede l'amministrazione della nave, offrendo le prescritte garanzie e sostenendo i rischi dei viaggi ([31]).

Le ulteriori specifiche disposizioni riguardano la riscossione e cessione del nolo, degli accessori e di altri valori (art. 495 reg. nav. mar.), l'omologazione del rendiconto da parte del giudice (art. 496 reg. nav. mar.) e la revoca del sequestro (art. 497 reg. nav. mar.).

---

carico dei debitori del nolo, degli accessori e dei valori contemplati dagli articoli 553 e 572 c. nav., sempre che non vi sia stata surroga dell'assicuratore. Con il decreto d'ingiunzione è nominato il curatore della nave, nei confronti del quale il richiedente o i debitori possono proporre opposizione. I crediti per il nolo, gli accessori e i valori suindicati, nonché quelli per la differenza dovuta dal creditore richiedente, possono essere ceduti per contanti dal giudice a chi ne faccia richiesta; il prezzo della cessione va in aumento del prezzo di aggiudicazione. In pratica, la procedura è così strutturata: a) chi vi ha interesse chiede al giudice competente di amministrare; b) il giudice stabilisce le somme da anticipare, dispone la stipula dell'assicurazione e prescrive le garanzie e le altre eventuali cautele da adottare; c) il richiedente esegue il deposito giudiziario e presta le garanzie e le altre eventuali cautele; d) il richiedente inizia e porta a termine i viaggi autorizzati; e) il richiedente incassa i noli, paga le spese e presenta il rendiconto; f) il giudice può emettere decreto d'ingiunzione a carico del richiedente e/o a carico dei terzi debitori del nolo. La complessità della procedura e la poca chiarezza di alcune disposizioni normative hanno fatto già sorgere nel corso degli anni una serie di perplessità che, inevitabilmente, sono destinate ad aggravarsi ove mai l'istituto in esame venga proiettato nel contesto di un procedimento arbitrale caratterizzato dall'attribuzione agli arbitri di poteri di natura cautelare.

([30]) In tal senso, cfr. C. Lobietti, *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, 331.

([31]) Cfr. B. Bissaldi, *Questioni intorno all'art. 652 cod. nav.*, cit., 293; C. Lobietti, *Esecuzione forzata e misure cautelari sulla nave*, cit., 331 ss.

La disciplina riguardante l'amministrazione della nave sequestrata recata dal codice della navigazione e dal regolamento per la navigazione marittima appare evidentemente impostata in relazione al presupposto e previgente quadro normativo, che escludeva la possibilità per gli arbitri di pronunciare misure cautelari e disporre sequestri, rimettendo tale prerogativa esclusivamente all'autorità giudiziaria ordinaria.

Oggigiorno, dopo la riforma «Cartabia», appare lecito chiedersi se la nuova normativa concernente i poteri in materia cautelare degli arbitri nei casi previsti dall'art. 818 c.p.c. abbia in qualche modo inciso anche sulla procedura di amministrazione della nave sequestrata e, nel caso, se i provvedimenti contemplati per tale evenienza possano competere (anche) agli arbitri.

Una soluzione di segno negativo sembrerebbe quella preferibile, poiché il sistema di amministrazione della nave sequestrata previsto nell'architettura del diritto speciale non pare conciliabile, sotto molteplici aspetti, con la procedura di arbitrato, implicando valutazioni, fasi, controlli e poteri decisionali che appaiono spettare all'autorità giudiziaria statuale.

Lo stesso sistema di controlli circa il rispetto degli obblighi e degli adempimenti richiesti per poter intraprendere il viaggio, per come strutturato, non può che spettare al giudice che, in contraddittorio con gli interessati, dispone del potere di emettere tutti i provvedimenti necessari.

L'organo arbitrale non potrebbe prendere in alcuna considerazione l'istanza diretta all'amministrazione della nave sequestrata proposta da soggetti estranei alla convenzione per arbitrato, contrariamente a quanto avviene per il giudice ordinario, che può provvedere su ricorso proposto da chiunque vi abbia interesse.

Non pare possibile che gli arbitri – anche nel caso in cui l'interessato che ne faccia domanda sia una delle parti del procedimento arbitrale – possano autorizzare la nave sequestrata ad intraprendere viaggi e ordinare l'adozione delle garanzie e delle cautele opportune.

Peraltro, nell'ambito della procedura in esame, il giudice competente fissa la durata dei viaggi autorizzati e, nel caso in cui si verifichino fatti impeditivi, che dovessero ritardare il ritorno della nave in porto alla scadenza stabilita, il richiedente deve immediatamente informarne il giudice e chiedere la proroga del termine, con successiva pubblicità del pertinente provvedimento nelle forme previste dall'art. 250 c. nav., secondo l'*iter* già seguito con l'originaria ordinanza autorizzativa.

Gli arbitri, poi, non dispongono, in linea generale, di poteri nei con-

fronti dei terzi, né del potere di pronunciare decreti ingiuntivi ([32]) e, in particolare, non potrebbero emettere quella peculiare forma di ingiunzione prevista dall'art. 652, comma 3 e comma 4, c. nav. nei confronti del richiedente, dei debitori del nolo, degli altri accessori e dei valori contemplati negli artt. 553 e 572 c. nav.

Poiché con il suddetto decreto di ingiunzione è nominato il curatore della nave, gli arbitri non disporrebbero altresì di tale potere di nomina.

Allo stesso modo, gli arbitri non potrebbero omologare il rendiconto che, peraltro, ai sensi dell'art. 496, comma 3, reg. nav. mar. il giudice omologa – dopo aver risolto ogni eventuale contestazione – con ordinanza non impugnabile.

La stessa non impugnabilità della suddetta ordinanza depone nel senso dell'esclusione della possibilità di provvedere da parte di un organo di natura arbitrale, poiché l'esclusione di uno strumento di impugnazione avverso un provvedimento deve essere espressamente prevista dalla legge ([33]).

Infine, ad ulteriore conforto, è possibile rimarcare che secondo l'art. 816-*bis*, comma 3, c.p.c. nel corso del giudizio arbitrale, su tutte le questioni che si pongono nel corso del procedimento, gli arbitri decidono con ordinanza revocabile per cui, a maggior ragione, resta escluso per l'organo arbitrale la pronuncia dell'ordinanza non impugnabile di cui trattasi che, come tale, non risulterebbe neppure revocabile.

([32]) Per la pronuncia del decreto ingiuntivo risulta competente il giudice ordinario, in quanto agli arbitri resta preclusa la possibilità di emettere provvedimenti *inaudita altera parte*. Per cui, anche in presenza di una convenzione per arbitrato che devolva tutte le liti insorgende agli arbitri, il ricorso per decreto ingiuntivo deve essere eventualmente proposto dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, poiché il provvedimento monitorio non può essere affidato a un arbitro. In caso di successiva opposizione fondata sull'esistenza della clausola compromissoria, il giudice civile dovrà disporre la revoca del decreto opposto e la contestuale remissione della controversia al giudizio degli arbitri (in questo senso, cfr. Trib. Bergamo 25 ottobre 2023 n. 2256; Trib. Siena 17 settembre 2020 n. 625; Trib. Civitavecchia 12 marzo 2020 n. 309; Trib. Lecce 7 febbraio 2020 n. 399; Trib. Palermo 10 ottobre 2012 n. 4314, tutte pubblicate nella banca dati digitale *onelegale.wolterskluwer.it*).

([33]) Come avveniva, ad esempio, nel caso previsto dall'art. 35 del d.lg. 17 gennaio 2003 n. 5, riguardo ai procedimenti in materia di diritto societario e di intermediazione finanziaria, ove era consentito agli arbitri di sospendere in via cautelare la delibera assembleare attraverso la pronuncia di un'ordinanza non reclamabile «se la clausola compromissoria consente la devoluzione in arbitrato di controversie aventi ad oggetto la validità di delibere assembleari». Tale previsione normativa, a seguito della codificazione della normativa speciale sull'arbitrato societario, è oggigiorno prevista dall'art. 838-*ter*, comma 4, c.p.c., sebbene, allo stato, risulti contemplata una pronuncia a mezzo di ordinanza reclamabile.

In ultimo, poi, come già detto, la competenza a pronunciare sull'istanza di amministrazione della nave sequestrata spetta al giudice ordinario che ha autorizzato il sequestro o, se l'istanza è proposta nella fase di impugnazione del provvedimento cautelare, al giudice investito del reclamo.

Ciò determina un'ulteriore problematica.

Difatti, è lecito chiedersi se, nel caso in cui il provvedimento che pronuncia sull'istanza cautelare sia emesso dall'organo arbitrale ed esso venga poi impugnato mediante reclamo ai sensi dell'art. 818-*bis* c.p.c. dinanzi alla corte di appello, sia possibile avanzare direttamente presso quest'ultima l'istanza di amministrazione della nave sequestrata, proponibile invece nel caso del reclamo proposto al giudice competente avverso il provvedimento che pronuncia sulla medesima istanza emesso però dal giudice statuale di prime cure.

Una soluzione negativa, per quanto ciò possa apparire paradossale, sembrerebbe preferibile in quanto – come già sottolineato nella parte riguardante le sostanziali differenze sussistenti in materia di reclamo, a seconda che ad essere impugnato sia il provvedimento emesso del giudice ordinario oppure quello pronunciato degli arbitri – l'art. 818-*bis* c.p.c. limita espressamente il reclamo dinanzi alla corte di appello ai soli motivi di cui all'art. 829, comma 1, c.p.c. e alla contrarietà all'ordine pubblico.

La norma, dunque, restringe tassativamente il perimetro di competenza del giudice in tal caso investito del reclamo ai soli motivi di nullità per cui è impugnabile il lodo, non consentendo quanto invece previsto e possibile in linea generale in tema di reclamo dall'art. 669-*terdecies* c.p.c. nell'ipotesi di impugnazione del provvedimento del giudice civile di prime cure, finendo per trasformare, come già rimarcato, l'effettiva portata del mezzo di gravame dell'ordinanza cautelare, determinando una sostanziale differenza tra il tradizionale reclamo che è possibile proporre al tribunale collegiale (o ad altra sezione della corte di appello o alla corte più vicina), a critica libera, totalmente devolutivo e sostitutivo – che consente di entrare nel merito della questione, di rinnovare le indagini, di svolgerne altre e persino di prospettare nuovi e sopravvenuti elementi non sottoposti al giudice di prime cure – e il nuovo meccanismo di reclamo introdotto dalla riforma del 2022 nei confronti del provvedimento pronunciato dagli arbitri.

Per queste ragioni, anche alla luce di quanto già esposto, tenuto conto che in tale evenienza la corte potrebbe solo confermare o revoca-

re il provvedimento, non già modificarlo o integrarlo, appare possibile concludere che la corte di appello in sede di ricorso per reclamo *ex* art. 818-*bis* c.p.c. non potrebbe prendere in considerazione e vagliare un'eventuale istanza diretta all'amministrazione della nave sequestrata.

In conclusione, appare preferibile ritenere che le disposizioni di diritto speciale riguardanti il sequestro conservativo di nave e l'amministrazione di quest'ultima, nell'impostazione fatta propria dal codice della navigazione, non risultino essere state sostanzialmente incise dalla riforma e dal nuovo art. 818 c.p.c. e, di conseguenza, che le recenti disposizioni riguardanti i poteri cautelari degli arbitri, allorquando riguardino la nave (o suoi carati), siano applicabili con una portata diversa e più ristretta rispetto a quella che potrebbero avere rispetto a un bene diverso assoggettato alle regole sancite dal diritto comune.

Ciò sempreché le stesse risultino compatibili con le disposizioni di diritto speciale che, in caso contrario, assumono prevalenza.

11. *Conclusioni* – Sebbene il procedimento arbitrale sia contraddistinto, almeno di regola, da una maggiore celerità nell'ottenimento di una pronuncia, allorquando si tratti, invece, di provvedimenti cui sono sottese esigenze di natura cautelare, non pare che il sistema attuale – nonostante le novità introdotte dalla riforma «Cartabia» – sia stato strutturato in maniera tale da poter garantire alle parti la medesima forma di tutela che può essere invece assicurata dal giudice ordinario.

La scelta operata dal legislatore non si è spinta fino ad assegnare agli arbitri – neppure circoscrivendola a specifiche materie, come avvenuto, ad esempio, nel caso dell'art. 838-*ter*, comma 4, c.p.c. – la competenza a conoscere di determinate controversie accompagnata (anche) dal potere cautelare degli arbitri stessi, trattandosi dell'assunzione di provvedimenti ritenuti particolarmente sensibili e fortemente invasivi della sfera giuridica delle parti.

Tale impostazione di base ha determinato buona parte delle problematiche sopra esposte.

Ciò vale a maggior ragione nel caso in cui la tutela cautelare – nella specie il sequestro conservativo – debba riguardare una nave o i suoi carati, risultando in tal caso necessaria non soltanto una (non semplice) opera di raccordo e di coordinamento fra le nuove norme, le altre disposizioni generali del codice di procedura civile e l'articolato offerto dal diritto speciale ma una vera e propria attività interpretativa e di

raffronto sistematico fra tutte le sopra richiamate norme e, in caso di acclarato contrasto o di valutazione di non compatibilità, prendere atto della prevalenza delle disposizioni di diritto speciale.

Peraltro, come evidenziato fin dall'inizio, dall'analisi dell'art. 818 c.p.c. emerge la necessità che il potere cautelare degli arbitri sia ad essi espressamente conferito dalla clausola arbitrale (anche mediante rinvio a regolamenti arbitrali che già contemplino tale potere) o comunque sia espressamente convenuto prima della instaurazione del procedimento arbitrale.

Tale previsione già pone di per sé un limite genetico e di portata generale che – in virtù delle problematiche sopra prospettate – si accentua vieppiù in seno alla casistica rientrante nella regolamentazione offerta dal diritto speciale.

All'esito dell'indagine svolta appare lecito chiedersi: per quale ragione le parti, consapevoli delle problematiche interpretative e applicative sopra esposte e di altre ancora che potrebbero insorgere, dovrebbero decidere di inserire nella convenzione per arbitrato eventualmente siglata l'attribuzione agli arbitri del potere di pronunciare misure cautelari e sequestri di nave o di carati esponendosi a tutte le questioni dubbie sopra prospettate – che, in ogni caso, verrebbero devolute per la loro soluzione finale alla giurisdizione ordinaria e all'interpretazione delle norme da quest'ultima accolta – e, allo stesso tempo, rinunciare all'immediata, collaudata, ben più sicura e lineare tutela cautelare prevista dal tradizionale impianto normativo dinanzi al giudice ordinario?

Anche perché, in tale evenienza, sarebbe gioco facile per l'altra parte – ossia quella che subisce (o potrebbe subire) la misura cautelare – sollevare eccezioni riguardanti la competenza in merito all'adozione del provvedimento iniziale o di quelli successivi e collegati, con ulteriori ripercussioni in termini di dispersione temporale, peraltro poco compatibile con le esigenze di celerità e urgenza che notoriamente connotano le istanze volte ad ottenere la tutela cautelare.

Tuttavia, proprio in ragione di quest'ultima considerazione, ragionando *a contrario*, le parti, soprattutto se in mala fede, anche reciproca, potrebbero avere convenienza ad attribuire la competenza cautelare esclusiva agli arbitri, sottraendola quindi al giudice civile, proprio per avere la possibilità, nel momento in cui una di esse decida di attivare la tutela cautelare, di avere la possibilità di contrastarla con maggiore efficacia rispetto a quanto sarebbe possibile fare, al medesimo fine,

dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, sollevando nuove questioni e frapponendo innovativi ostacoli alla pronuncia e/o all'attuazione della misura cautelare.

All'esito dell'indagine condotta risulta evidente che ulteriori, particolari e complesse questioni si pongono nel caso in cui le novità legislative introdotte dalla riforma del 2022, sopra passate in rassegna, vengano poste al «banco di prova» rispetto alla misura cautelare costituita dal sequestro di nave o di carati, risultando necessaria, in tale evenienza, da un lato, un'attività di coordinamento, interpretativo e applicativo, fra molteplici norme e, dall'altro, una vera e propria verifica circa l'effettiva compatibilità tra alcune delle nuove disposizioni normative inserite nel codice di rito e le norme di diritto speciale contenute nel codice della navigazione.

In conclusione, alla luce delle incertezze e dei molteplici profili di dubbio sopra sollevati e tenuto conto altresì delle problematiche di coordinamento e, in alcuni casi, di vera e propria compatibilità, emergenti a seguito dell'opera di raccordo fra la vigente disciplina normativa di diritto speciale applicabile al peculiare caso del sequestro conservativo di nave o di carati e le norme di recente introdotte dalla riforma nell'impianto del codice di rito civile e riguardanti la possibilità di conferire agli arbitri il potere di adottare misure cautelari, appare ragionevole concludere che, al netto della soluzione favorevole alla prevalenza delle disposizioni di diritto speciale su quelle di diritto comune, nell'ipotesi in cui l'oggetto della misura cautelare sia (o possa essere) una nave (o suoi carati), il quadro normativo attuale non consigli (ancora) l'attribuzione di tali poteri ad un organo arbitrale in sede di eventuale stipulazione di una convenzione per arbitrato, restando opportuna la scelta, per il creditore che abbia fondato timore di perdere la garanzia del proprio credito e, quindi, abbia interesse ad avanzare l'istanza cautelare di sequestro conservativo, di percorrere «la via vecchia» (anziché quella nuova), sottoponendola all'attenzione dell'autorità giudiziaria ordinaria.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

SAGGI

FERNANDO ELORZA GUERRERO

¿QUÉ ES UNA HUELGA?: REFLEXIONES APARTIR DE LA CONSIDERACIÓN DE LA HUELGA COMO CIRCUNSTANCIA EXTRAORDINARIA EN EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 261/2004. (PARTE SEGUNDA) (*)

Regulation (EC) No 261/2004, of the European Parliament and of the Council, of 11 February 2004, establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, has historically generated extensive debate regarding its conception, interpretation, and application. In any case, and following successive failed attempts at reform, in 2021, the Advocate General, in the SAS case (2021), put forward a novel approach regarding the consideration of workers' strikes as a possible extraordinary circumstance for the purposes of applying the aforementioned Community Regulation. In this regard, this analysis aims to investigate, from a labour perspective, how the exercise of the right to strike, and the adoption of industrial action measures in general, should be treated within the framework of said Community Regulation. After analyzing the various reform proposals made in recent years, and the case law of the Court of Justice of the European Union on the matter, as well as assessing the recent proposal to reform Regulation (EC) No. 261/2004 (2025), proposes a legal approach to strikes that takes into account their status as a fundamental Community right, and that the regulation finally adopted cannot ignore the principle that the purpose of any strike is to cause harm to the company as a measure of pressure to try to achieve certain legitimate objectives.

SUMARIO: 4. El reconocimiento jurídico del derecho de huelga en el Derecho Internacional, Comunitario y comparado: reflexiones a partir de su configuración jurídica y la práctica de su ejecución. – 5. La propuesta del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 2025, para la reforma del Reglamento (CE) núm. 261/2004. – 6. Conclusión.

(*) La parte primera de este artículo se publicó en el fascículo núm. 2/2025 de esta Revista.

4. *El reconocimiento jurídico del derecho de huelga en el Derecho Internacional, Comunitario y comparado: reflexiones a partir de su configuración jurídica y la práctica de su ejecución* – Pudiera resultar un poco paradójico que en este momento volvamos la mirada al Derecho Internacional, al Derecho Comunitario, y desde una perspectiva más amplia al Derecho comparado para preguntarnos qué es una huelga. Pero sin duda estimo que éste es el momento de hacerlo, pues si se está reflexionando sobre la concepción futura de la huelga como fenómeno jurídico en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004, no estará demás el que indaguemos sobre el tratamiento jurídico otorgado al mismo en dichos ámbitos, al igual que determinados retos que enfrenta el ejercicio de este derecho en la actualidad.

Así, y comenzando por la consideración del tratamiento jurídico del derecho de huelga por parte de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) lo primero que llama la atención es la inexistencia de disposición alguna sobre la huelga en el Convenio núm. 87 sobre libertad sindical y la protección del derecho de sindicación de 1948. No obstante, desde una perspectiva jurídica esta ausencia se ha venido salvando – con el beneplácito del Comité de Libertad Sindical de la OIT – con la invocación de las disposiciones contenidas en el art. 3 de dicho Convenio (derecho de las organizaciones de trabajadores a organizar sus actividades y a formular sus programas de acción) y 10 (el objetivo de las organizaciones de trabajadores es fomentar y defender los intereses de estos últimos). También son un recurso habitual referencias jurídicas como las contenidas en el Convenio núm. 105 sobre la abolición del trabajo forzoso, de 1957, que prohíbe el uso de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio como castigo por haber participado en huelgas, o la Recomendación núm. 92 sobre la conciliación y el arbitraje voluntarios, de 1952, que señala que debería estimularse a las partes para que se abstengan de recurrir a las huelgas y a cierres patronales mientras dure el procedimiento de arbitraje, y para que acepten el laudo arbitral, de forma que ninguna de sus disposiciones podrán interpretarse en modo alguno en menoscabo del referido derecho de huelga.

De cualquiera de las maneras, conviene retener en nuestro caso que, a lo largo de estos años, los distintos órganos que integran la OIT – particularmente su Comité de Libertad Sindical –, han ido construyendo toda una teoría jurídica entorno al derecho de huelga, cuyos aspectos más significativos son los siguientes: *a*) el derecho de huelga es un derecho del que deben gozar las organizaciones de trabajadores; *b*) se reco-

noce como uno de los medios esenciales del que disponen los trabajadores para la defensa sus intereses, a través de sus organizaciones, por lo que deben limitarse las categorías de trabajadores a los que podrá privarse de dicho derecho, así como el establecimiento de limitaciones a su ejercicio; *c*) el objetivo de la huelga debe consistir en promover y defender los intereses económicos y sociales de los trabajadores; *d*) el ejercicio del derecho de huelga no puede dar lugar a sanciones, que de producirse deben considerarse actos de discriminación antisindical.

Por lo que respecta al ámbito del Derecho de la Unión Europea, hay que comenzar señalado que el art. 28 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea de 2000 (CDFUE), titulado «Derecho de negociación y de acción colectiva», establece que: «Los trabajadores y los empresarios, o sus organizaciones respectivas, de conformidad con el Derecho comunitario y con las legislaciones y prácticas nacionales, tienen derecho a negociar y celebrar convenios colectivos, en los niveles adecuados, y a emprender, en caso de conflicto de intereses, acciones colectivas para la defensa de sus intereses, incluida la huelga». De esta manera, la Carta reconoce la condición de la huelga como derecho fundamental comunitario, al tiempo que pone el foco en la especial conexión existente entre la negociación colectiva y la huelga en cuanto derechos de acción colectiva que se complementan, algo que por cierto no extraña, pues de hecho, por ejemplo en este este sector, las huelgas suelen ir normalmente vinculadas a procesos de negociación colectiva fallidos o cuyo inicio está en cuestión – por ejemplo por que las compañías aéreas se niegan a negociar por la razón que sea.

No obstante lo señalado, tampoco debe perderse de vista la vinculación existente entre estos derechos de huelga y negociación colectiva con el derecho a la libertad sindical, perspectiva donde resulta de interés el tratamiento realizado por el art. 11 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y Libertades Fundamentales de 1950 (CEDH) ([1]), de

([1]) «1. Toda persona tiene derecho a la libertad de reunión pacífica y a la libertad de asociación, incluido el derecho de fundar, con otras, sindicatos y de afiliarse a los mismos para la defensa de sus intereses. 2. El ejercicio de estos derechos no podrá ser objeto de otras restricciones que aquellas que, previstas por la ley, constituyan medidas necesarias, en una sociedad democrática, para la seguridad nacional, la seguridad pública, la defensa del orden y la prevención del delito, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y libertades ajenos. El presente artículo no prohíbe que se impongan restricciones legítimas al ejercicio de estos derechos para los miembros de las fuerzas armadas, de la policía o de la Administración del Estado».

aplicación a los Estados miembros del Consejo de Europa, y que aunque no firmado por la Unión Europea como tal – por dificultades técnicas –, sí ha sido suscrito por los Estados de la Unión. La referencia a dicho Convenio es oportuna desde el momento en que debemos ser conscientes de que, en estos años, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) ha transitado por un camino un tanto tortuoso, que comenzó con la negativa de este órgano jurisdiccional europeo a considerar el derecho de huelga como parte del contenido esencial del derecho de asociación sindical, en línea con el posicionamiento sostenido históricamente por la OIT ([2]), para finalmente asumir que, si bien el art. 11 del Convenio no incluye de forma expresa el derecho de huelga, la prohibición de una huelga puede afectar al ejercicio de la libertad de asociación, restringiendo la misma ([3]). De tal manera que será en 2021 cuando llegue a afirmar que si bien el derecho de huelga no es un derecho fundamental que prevalezca de forma absoluta, el grado de consecuencias económicas que pueda acarrear una acción de los trabajadores en el ejercicio de este derecho tampoco puede tener por sí mismo una consideración decisiva en el análisis de proporcionalidad que se realice para determinar cómo resolver la posible colisión entre derechos. De tal manera que el TEDH ha subrayado que, incluso cuando se trata de dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Derecho de la Unión o del Espacio Económico Europeo, las partes contratantes deben garantizar que las restricciones impuestas a los derechos del art. 11 no afecten al contenido esencial de la libertad sindical – del que el derecho de huelga forma parte – sin los cuales tal libertad perdería su propia esencia ([4]).

En todo caso, y volviendo de nuevo al ámbito comunitario, hay que

---

([2]) Así lo hizo con ocasión de su Sentencia de 6 de febrero de 1976 (Cas *Schmidt y Dahlstrom* v. *Suede* n. 5589/72), cuando estimó que el derecho de huelga no se encontraba expresamente reconocido en el art. 11 CEDH, y que por lo tanto los Estados europeos podían limitar internamente su ejercicio.

([3]) No será hasta 2002 cuando el TEDH, con ocasión de la Sentencia de 10 de enero de 2002 (Case Unison v. Royaume-Uni n. 53574/1999) – también la Sentencia de 27 de junio de 2002 (Cas *Federation des syndicts de travailleurss Offshore et autres* v. *Norvege* n. 38190/97) -, asuma que, si bien el art. 11 del Convenio no incluye de forma expresa el derecho de huelga, la prohibición de una huelga puede afectar al ejercicio de la libertad de asociación, restringiendo la misma. En la misma línea, la STEDH de 21 de abril de 2009 (Cas *Enerji Yapi-Yol* v. *Turquie* n. 68959/01), destacó que el derecho de negociación colectiva quedaría relegado a una suerte de derecho de súplica si no existiera la posibilidad de ejercer el derecho de huelga, subrayando en definitiva la importancia de este último para la efectividad del primero.

([4]) Sentencia del TEDH de 10 de junio de 2021 (Case *Norwegian Confederation of Trade Unions (LO) and Norwegian Transport Workers' Union (NTF)* v. *Norway* n. 4548717).

ser consciente del inconveniente que supone, a efectos de la protección jurídica del derecho de huelga, así como de su conceptuación, el tratamiento de la cuestión realizado en el art. 153.5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), sobre todo teniendo en cuenta que, en estos años, se han producido distintos conflictos laborales de dimensión comunitaria – véase, por ejemplo, en el ámbito sectorial, la histórica huelga ferroviaria contraria a la liberalización del ferrocarril en la Unión de 2012 –, o transnacional – como la que estuvo en el origen de la histórica sentencia del TJUE de 2021 en el caso de la huelga de la compañía SAS que afectó a tres Estado nórdicos –, así como la naturaleza de este derecho: a fin de cuentas un derecho de conflicto. En efecto, refiere el art. 153.5 TFUE que: "las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a las remuneraciones, al derecho de asociación y sindicación, al derecho de huelga, ni al derecho al cierre patronal". La consecuencia práctica que ha de extraerse de esta disposición comunitaria es que, salvo modificación del correspondiente Tratado de la UE, ésta no contempla el que se dicte una legislación comunitaria armonizadora del derecho de huelga. Lo cual no significa, sin embargo, que el derecho a la huelga no pueda ser invocado ante los Tribunales, pues la Carta reconoce el mismo como derecho propio del ordenamiento jurídico comunitario.

La consideración anterior a lo que nos aboca es a asumir que la regulación jurídica del derecho de huelga, sin duda por su naturaleza de derecho de conflicto, a día de hoy continúa siendo una cuestión eminentemente nacional, de forma y manera que los distintos Estados lo que evidencian, por ejemplo si nos fijamos en el tratamiento del mismo en el ámbito de la UE, es que éstos hasta el momento no han estado dispuestos a ceder el ejercicio de su soberanía en este punto – no es el único como ya sabemos: salarios, negociación colectiva…- a la hora de regular concretamente el mismo. De hecho, incluso si ampliamos el ámbito de análisis se puede apreciar que en tanto no es infrecuente encontrar una definición jurídica de la huelga en Estados del ámbito anglosajón, caso de EE.UU. o Reino Unido, y en cierta manera también en el ámbito de los países nórdicos, en el caso de lo que puede identificarse como el ámbito continental europeo (Alemania, Francia, Italia o la propia España) dicha definición legal no existe, siendo normalmente la jurisprudencia y la doctrina científica la que finalmente ha terminado por establecer, a lo largo del tiempo,

lo elementos definitorios de la misma ([5]).

De cualquiera de las maneras, el análisis comparado de las distintas realidades legislativas nacionales permite llegar a ciertas conclusiones sobre lo que es una huelga ([6]): *a*) se trata de un paro, cese o interrupción del trabajo; *b*) de carácter colectivo; *c*) que tiene un carácter concertado u organizado. Un capítulo aparte, si se me permite, merece la cuestión de la finalidad de la huelga, pues, si bien con matices, puede concluirse que generalmente la legalidad de la huelga pasa porque su finalidad esté directamente relacionada con pretensiones de carácter laboral, tampoco puede olvidarse que, desde el momento en que, por ejemplo, se asume que el derecho de huelga es algo más que un derecho sindical íntimamente conectado con el fenómeno de la negociación colectiva, y también debe ser considerado un derecho humano fundamental, las finalidades que pueden perseguir las acciones de conflicto desarrolladas en este marco incrementan su tipología hasta alcanzar los fines sociopolíticos – por ejemplo, en nuestro caso hace muchos años que asumimos que una huelga contra una reforma laboral de un Gobierno es jurídicamente posible –, cosa que cuando se afirma estrictamente el carácter sindical del mencionado derecho de huelga, como en algún caso se ha señalado ([7]), la referida funcionalidad, en cuanto viabilidad jurídica de las huelgas con fines sociopolíticos, no está necesariamente garantizada.

A estas alturas, comprenderá el lector que identificar determinados rasgos caracterizadores de la huelga, en perspectiva comparada, no es lo mismo que realizar una operación de concreción de qué es una huelga, y por tanto de definición de la misma. Y que precisamente la existencia de una definición comunitaria de qué es una huelga sin duda podría contribuir, no sólo a fortalecer el ejercicio de este derecho en el ámbito comunitario, sino también a efectuar una aplicación más racional del Reglamento (CE) núm. 261/2004, pues, cuestión importante, finalmente

---

([5]) M. Nogueira Guastavino, *La huelga en el Derecho Internacional y la protección multinivel*, en O. Fotinopoulou Basurko (Dir.), *El derecho de huelga en el Derecho Internacional*, Valencia, 2016, 32-33.

([6]) M. Nogueira Guastavino, *La huelga en el Derecho Internacional*, cit., 29. Con carácter general, y para un mayor conocimiento del tratamiento jurídico de la huelga en el ámbito del Derecho Comparado, remito a la obra B. Waas (Ed.), *The Right to Strike. A Comparative View*, The Netherlands, 2014.

([7]) J.L. Monereo Pèrez y P.G. Ortega Lozano, *El derecho de huelga: configuración y régimen jurídico*, Madrid, 2019, 25.

la aplicación del Reglamento va a depender en cada Estado de la noción que se maneje de la huelga, y del régimen jurídico que ordena su ejercicio en cada país a falta de una regulación comunitaria.

Por ello, creo que puede resultar de interés recordar en este momento que hubo una época en que desde las instancias comunitarias existió la intención de regular de forma unitaria el ejercicio de este derecho, operación que visto el estado actual de la cuestión no es difícil adivinar que finalmente fue fallida. Me refiero en este sentido a la Propuesta de Reglamento del Consejo sobre el ejercicio del derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo en el contexto de la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios, de 21 de marzo de 2012 ([8]) – el denominado Reglamento Monti II –. Una propuesta regulatoria que además tenía el interés de que pretendía dar respuesta a las jurisprudencia originada en los conocidos asuntos Viking Line ([9]), Laval ([10]), y Rüffert ([11]), intentando integrar el ejercicio del derecho de huelga con la defensa realizada en dichas sentencias de la libertad de establecimiento y de la libre prestación de servicios.

No voy a entrar a analizar en estos momentos en profundidad la referida propuesta, ni la jurisprudencia establecida en las sentencias. Pero sí creo importante resaltar alguna consideración en relación con todo lo sucedido en torno a estas tres sentencias y la mencionada propuesta. Y en este sentido lo primero que hay que señalar es que la cuestión de fondo que conecta a estas tres sentencias es hasta qué punto es jurídicamente posible recurrir a la huelga o a otras medidas de conflicto por parte de los trabajadores que trabajan en empresas radicadas en Estados comunitarios con alto nivel de vida y estándares sociales para oponerse a las prácticas empresariales consistentes en utilizar trabajadores de Estados con estándares más bajos para prestar servicios en aquellos otros, al amparo de la libertad de establecimiento y de prestación de servicios garantizadas por el TFUE. De tal manera que finalmente el TJUE terminó concluyendo, y así lo apreció amplios sectores del laboralismo, que «…el derecho de huelga sería un derecho fundamental,

---

([8]) COM (2012) 130 final.

([9]) STJUE (Gran Sala), de 11 de diciembre de 2007 (Asunto C-438/05, Caso Viking Line).

([10]) STJUE (Gran Sala), de 18 de diciembre de 2007 (Asunto C-341/05, Caso Laval).

([11]) STJUE (Sala Primera), de 19 de junio de 2008 (Asunto C-319/06, Caso Rüffert).

pero "no tan fundamental" como las disposiciones sobre la libre circulación en la UE, que legitima el ejercicio de la libertad de prestación de servicios con el solo fin de eludir las condiciones salariales y de trabajo y los derechos y los derechos colectivos del ordenamiento laboral del lugar de prestación de servicios, convirtiendo el ejercicio de esa libertad en un medio de elusión de la normativa laboral» ([12]).

Lógicamente, y a los efectos que aquí interesan, no andaban muy descaminados los que denunciaron que esta jurisprudencia constituía una suerte de vía judicial al *dumping social*, desde el momento en que deslegitimaba el recurso a la huelga y otras acciones de conflicto, en situaciones como la descrita, en nombre de las referidas libertad de establecimiento y de prestación de servicios ([13]). Y en este sentido la conmoción fue tal que rápidamente se alzaron voces que reclamaron medidas legislativas comunitarias que restauraran el equilibrio entre el derecho de huelga y las libertades expuestas, tal es el caso de la reforma de la Directiva 96/71/CE, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, cuya regulación ejerció una influencia significativa en la respuesta dada por el TJUE a la cuestiones en litigio en las sentencias antes comentadas, o la modificación de los tratados constitutivos de la UE para garantizar un equilibrio más adecuado entre el derecho de huelga y las libertades referidas, aspecto este último sobre el que no se ha avanzado ([14]).

También la referida propuesta conocida como Reglamento Monti II, como ya he señalado, podemos ubicarla en el marco del conjunto de esfuerzos que inicialmente se realizaron desde las instituciones comuni-

---

([12]) M. Rodríguez-Piñero Bravo-Ferrer, *Libre prestación de servicios y Derecho Colectivo del Trabajo*, en J. Cabeza Pereiro y J. Martínez Girón (Coords.), *El conflicto colectivo y la huelga. Estudios en homenaje al profesor Gonzalo Diéguez*, Murcia, 2008, 53-54.

([13]) L. Patruno, *El caso Rüffert: la Corte di giustizia CE fa un altro passo avanti nella 'via giudiziaria` al dumping sociale*, en *Costitucionalismo.it*, 2, 2008, 1.

([14]) No me resisto a apuntar en este contexto la existencia de alguna iniciativa fallida, como la impulsada por la Confederación Europea de Sindicatos (CES), conocida como el "Protocolo de Progreso Social", y que de alguna manera suponía una contrapropuesta sindical a la jurisprudencia del TJUE indicada. Básicamente, el referido Protocolo lo que propugnó fue la incorporación al Tratado de la Unión de una suerte de "cláusula de progreso social" que, entre otras cosas, implicaba la afirmación del principio de prevalencia de los derechos sociales fundamentales frente a las libertades económicas en caso de conflicto (sobre el particular puede ser de interés la consulta de M.A. García -Muñoz Alahambra, *El protocolo europeo para el progreso social. Vicisitudes y actualidad de una propuesta para fortalecer la dimensión social de la Unión Europea*, en *Revista de Derecho Social*, núm. 86, 2019, 242 y ss.).

tarias para calmar de alguna manera el mar de fondo generado por las tres sentencias indicadas. La cuestión es que, si bien la mencionada propuesta intentó poner en valor determinados aspectos de las sentencias del TJUE, como el hecho de que constituyen el primer reconocimiento en sede judicial comunitaria del derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo, incluido el derecho de huelga, "…como derecho fundamental que forma parte integrante de los principios generales del Derecho comunitario cuyo respeto garantiza el Tribunal de Justicia…" ([15]), finalmente el reconocimiento a su vez de que dicho derecho podía ser sometido a ciertas restricciones – con base en la doctrina expresada en las sentencias del TJUE – frustró el intento de esta propuesta comunitaria de articular una convivencia más equilibrada entre el referido derecho y las mencionadas libertades ([16]). Y ello porque tanto en el ámbito político y sindical, también en el académico ([17]), caló la idea de que la jurisprudencia del TJUE en este caso no sólo inducía el *dumping social*, sino que también apoyaba la consideración de los trabajadores como mercancías ([18]).

En definitiva, el precedente constituido por la jurisprudencia con origen en las sentencias del TJUE dictadas con ocasión de los asuntos Viking Line, Laval, y Rüffert, y la dinámica que deparó con posterioridad, nos permite apreciar cómo las tensiones entre los intereses económicos, sociales y ciudadanos que rodean la reforma del Reglamento (CE) núm. 261/2004 no son un fenómeno novedoso, sino que entronca

---

([15]) Apartado 44 de la STJUE (Gran Sala), de 11 de diciembre de 2007 (Asunto C-438/05, Caso Viking Line), y apartado 91 de la STJUE Gran Sala) de 18 de diciembre de 2007 (Asunto C-341/05, Caso Laval).

([16]) Propuesta que, por otra parte, tenía un carácter limitado, pues su ámbito de desarrollo lo constituirían sólo las huelgas transnacionales europeas, pues las huelgas nacionales se rigen por la normativa nacional de cada país (N. Castelli, *Derecho de huelga en el espacio europeo y la propuesta de regulación Monti II*, en *Revista de Derecho Social*, núm. 59, 2012, 13 y 16).

([17]) En este sentido, entre otros, A. Guamán Hernández, *La sumisión del derecho de huelga a la libertad de establecimiento comunitaria: el caso Viking Line. Comentario a la STJCE de 11 de diciembre de 2007, Viking Line, C-438/05 (TJCE 2007, 357)*, en *Aranzadi Social*, núm. 5, 2007, 1326 y ss.; M. Rodríguez-Piñero Bravo-Ferrer, *El caso Rüffert: ¿una constitucionalización del dumping social?*, en *Relaciones Laborales*, núm. 15-16, 2008, 83 y ss; N. Mendoza Navas, *La huelga y las acciones colectivas transnacionales en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y del Tribunal Europeo de Derechos Humanos*, en O. Fotinopoulou Basurko (Dir.), *El derecho de huelga en el Derecho Internacional*, Valencia, 2016, 123.

([18]) J.L. Monereo Pérez, *Huelga y procedimiento de solución de conflictos*, en *Lex Social*, Vol. 14, núm. 2, 2024, 6.

con una cuestión no resuelta en el seno de la Unión, y de más amplio alcance que la reforma señalada, como es la relación entre la dimensión social y económica de la Unión Europea.

5. *La propuesta del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 2025, para la reforma del Reglamento (CE) núm. 261/2004* – El que de nuevo en este epígrafe se vuelva sobre la cuestión de la reforma del Reglamento (CE) núm. 261/2004, y no se haya incluido su consideración en el epígrafe 3.1 de este artículo, tiene que ver con la cronología que afecta a la elaboración del mismo, y en última instancia con la circunstancia de que muy avanzada la redacción de este análisis se ha conocido lo que, sin riesgo a equivocarse, podemos considerar como la última propuesta de reforma del Reglamento comunitario ([19]), surgido, por cierto en el marco de la presidencia polaca de la Unión, y que fue aprobada a principios de Junio de 2025 en el seno del Consejo de Ministros de Transportes de la UE, eso sí con el voto en contra de Alemania, Portugal, Estonia y la propia España. Un disenso que en última instancia apunta a que habrá que esperar a la redacción final del texto – tras su paso por el Parlamento Europeo –, si finalmente la reforma se culmina, para realizar una evaluación definitiva de la misma.

En todo caso, conviene advertir que la propuesta de reforma no ha tenido, al menos al principio, una buena acogida. Así, y por ser más concretos, el Centro Europeo del Consumidor en España (CEC-España), en cuanto miembro de la Red de Centros Europeos del Consumidor (ECC-Net) emitió el 9 de junio de 2025 una nota informativa en la que se hacía eco de lo que identificaba como "Principales preocupaciones planteadas por la Red ECC-Net" ([20]), en relación con esta propuesta. Básicamente las mismas giran en torno a los siguientes aspectos:

a) Indemnización de los pasajeros: si con el Reglamento vigente el pasajero tenía derecho a indemnización a partir de las tres horas de re-

---

([19]) Consejo de la Unión Europea: *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n.º 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje*, 2013/0072 (COD), de 6 de junio de 2025.

([20]) Publicado en *https://portal-cec.consumo.gob.es/es/comunicacion/noticias/2025/los-derechos-de-los-pasajeros-aereos-en-riesgo-con-la-nueva-propuesta-de.*

traso, la propuesta pretende que ese derecho se genere cuando el retraso supere las cinco, nueve o doce horas, dependiendo de la distancia del trayecto ([21]). En este sentido, calcula ECC-Net que es posible que hasta el 85% de los pasajeros que actualmente podrían tener derecho a indemnización pierdan el mismo, además de denunciar que, si el derecho a indemnización no se genera hasta las cinco horas de retraso como mínimo, ello podría provocar un descenso en la puntualidad de los vuelos.

b) Tiempo de espera en los retrasos: se amplía el tiempo de espera consecuencia de los retrasos de los vuelos, de forma que, por ejemplo, en el caso de los vuelos de largo recorrido, hasta que los mismos no superen las 12 horas las aerolíneas no estarían obligadas a indemnizar a los pasajeros.

c) Pérdida de precedentes jurídicos: no existe una incorporación adecuada de la extensa jurisprudencia del TJUE en la materia, fundamental en estos años para reforzar los derechos actuales de los pasajeros.

d) Redefinición de las "circunstancias extraordinarias": la introducción de una lista no exhaustiva podría facilitar a las aerolíneas la denegación de indemnizaciones – en todo caso, y como se indicará un poco más adelante la introducción de la referida lista estimo que no necesariamente ha de ser una mala noticia, sobre todo desde la perspectiva de la seguridad jurídica.

¿Qué valoración puede realizarse de la propuesta del Consejo a los efectos que interesan al presente análisis? Pues en primer lugar habría que señalar que, según refiere el propio documento, el planteamiento que se realiza ha tenido en cuenta básicamente dos circunstancias que se identificaron en el Estudio que encargó la Comisión, publicado en 2020, en relación con la protección efectiva de los derechos de los pasajeros ([22]). A saber: *a*) que el abono de una compensación figura en tercer lugar en el orden de prioridades de los pasajeros cuando sufren un retraso o cancelación de su vuelo, siendo la principal prioridad contar con asistencia en caso de incidencias en su viaje y con la posibilidad de transporte alternativo para alcanzar su destino lo antes posible; *b*)

([21]) En concreto: 250 € por retrasos de más de 5 horas (hasta 3.500 km); 400 € a partir de 9 horas (más de 3.500 km dentro de la UE O 6.000 km fuera de la UE); 600 € sólo a partir de 12 horas (largo recorrido).

([22]) European Comission: *Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU. Final report*, January, 2020, y que puede consultarse en https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1

"…que los costes absolutos y relativos contraídos por los transportistas aéreos a raíz de la aplicación del Reglamento (CE) núm. 261/2004 han aumentado considerablemente desde 2011, lo que plantea el riesgo de que se limite el número de rutas que se operan o de que a largo plazo se reduzca la conectividad que se ofrece a los pasajeros". Y son precisamente estos dos datos los que llevan a la propuesta, y así se incluye en su Considerandos iniciales, a concluir que "…la revisión del Reglamento núm. 261/2004 debe centrarse especialmente en los derechos de los pasajeros a asistencia y a transporte alternativo, teniendo en cuenta al mismo tiempo los incentivos económicos de los transportistas aéreos y las repercusiones sobre las conexiones".

En definitiva, la razón económica, podemos concluir, sin temor a equivocarnos, constituye el *leit motiv* de la reforma y explica el enfoque adoptado. Así es cuando se señala que los estudios realizados expresan que para los pasajeros no es tan importante obtener una indemnización, como una asistencia y transporte alternativo, razón por la cual la propuesta formulada complica el acceso a indemnizaciones. Pero también la referida motivación está en el fondo de un planteamiento que, como veremos a continuación a través de la consideración de diversos detalles, pretende favorecer a las compañías aéreas para que no se vean en la necesidad de hacer frente no sólo a ciertas indemnizaciones, sino también incurrir en ciertos gastos.

No obstante, no todo son malas noticias. Para empezar, es de agradecer que la propuesta finalmente se plantee la introducción una definición del concepto "circunstancias extraordinarias" ([23]) mediante la incorporación de una nueva letra m) en el art. 2 del Reglamento (CE) núm. 261/2004 en los siguientes términos: «toda circunstancia que, por su naturaleza u origen, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escape a su control efectivo; a los efectos del presente Reglamento, figuran en el anexo listas no exhaustivas de circunstancias extraordinarias y de circunstancias que no deben considerarse extraordinarias». La cuestión es que se trata de una definición que, si bien la misma se inspira claramente en la doctrina establecida en la conocida sentencia Wallentin-Hermann – y así se men-

([23]) De la que, por cierto, se carecía hasta el momento, porque ni siquiera con ocasión del Asunto Walletin-Hermann el TJUE clarificó la noción de "circunstancias extraordinarias", pese a que se le solicitó en aquel caso (K. Arnold y P. Mendes de Leon, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!*, en *Air & Space Law*, no. 2, 2010, 107).

ciona en el Considerando 3 –, parece desconocer los matices introducidos en la rica jurisprudencia existente sobre este concepto, y que, en el caso de la huelga, ya se ha mencionado en páginas anteriores. Esto último se constata cuando se consulta el listado de circunstancias que tienen y no tienen la consideración de extraordinarias, al que se remite la referida letra m), y que integran el Anexo I de la propuesta, eso sí a modo de lista abierta que, además, y según refiere el Considerando 3 de aquella, deberá revisarse por la Comisión cada tres años y, proponer su actualización, según corresponda, al Parlamento Europeo y al Consejo.

Pues bien, cuando se analiza el referido Anexo I, lo primero que encontramos en su apartado 1 c) es un conjunto de circunstancias que sí se califican como circunstancias extraordinarias, y que desde la perspectiva que interesa este análisis bien pueden tener lugar, o producirse, con ocasión de un conflicto laboral, no existiendo necesariamente en todo caso una declaración efectiva de huelga, y por tanto una convocatoria de la misma conforme a ley. Adicionalmente, ha de destacarse que se trata de situaciones que se identifican como "comportamientos de terceros", luego la lógica que se asume es que las circunstancias que referiré a continuación tendrán la consideración de extraordinarias en atención a que las mismas tienen su origen en comportamientos de terceros ajenos a la compañía, por lo que hay que pensar que, en sentido contrario, si tales comportamientos fueran desarrollados por personal de la compañía aérea ésta, en principio, no podría evadir sus responsabilidad en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004. Igualmente, creo que hay que ser conscientes de que se trata de circunstancias que pueden producirse en el marco de un conflicto laboral, no existiendo una declaración específica de huelga, lo cual nos remite a un elemento no suficientemente valorado en ocasiones, y es que determinados comportamientos que pueden provocar retrasos o cancelaciones de vuelo, protagonizados por trabajadores de una compañía aérea, en el marco de una situación de conflictividad laboral, con independencia de las posibles responsabilidades personales en que pudieran incurrir, no eximiría a dicha compañía de sus responsabilidades desde la perspectiva del Reglamento comunitario que nos ocupa – recuérdese, por ejemplo, el conflicto laboral que está en el origen de la STJUE que resolvió el Asunto TUIfly (2018), donde la protesta de los trabajadores se articuló mediante una sucesión de bajas por enfermedad, sin que finalmente se hiciera declaración de huelga alguna –.

Las situaciones a las que me refiero son las siguientes:

a) "… i) riesgos para la seguridad, daños causados por actos de sabotaje (…) o actos ilícitos, que sean incompatibles con la operación segura del vuelo".

b) "…iv) el cierre parcial o total no programado de un aeropuerto…".

c) "…vi) la ausencia imprevista de un miembro de la tripulación esencial para la operación del vuelo, debido a enfermedad (,,,), cuando suceda fuera de la base del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo …" ([24]).

Específica atención ha de recibir el supuesto identificado en el apartado 1.c) v), que establece que se considerarán circunstancias extraordinarias las "huelgas de los proveedores de servicios esenciales, como la entidad gestora de un aeropuerto, los proveedores de servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios de asistencia en tierra o huelgas en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, siempre que la huelga está vinculada a peticiones ajenas a las competencias

([24]) No me resisto a apuntar en este caso la complejidad que ciertas circunstancias pueden revestir a la hora de su valoración en situaciones de conflictividad laboral. Un ejemplo: la cesación de funciones ejercida por controladores aéreos en el entorno de la capital española (Madrid), en 2010, y que dio lugar a la conocida paralización del espacio aéreo español a finales del aquel año con ocasión de un puente festivo. Jurídicamente, y como es sabido, una huelga protagonizada por el colectivo de controladores aéreos constituye una circunstancia extraordinaria, en el sentido del Reglamento (CE) núm. 261/2004, y así fue establecido por el TJUE en el Asunto SAS en 2021. Sin embargo, lo más interesante de este caso, y la razón de por qué traigo el mismo a estas páginas, fue que existiendo una situación de conflicto laboral de estos profesionales con la compañía para la que trabajaban (AENA), los mismos, en lugar de declarar oficialmente una huelga, empezaron a cursar sucesivamente partes de baja por enfermedad, que llevó a las autoridades aeronáuticas a terminar declarando la situación de Rate 0, y el consiguiente cierre del espacio aéreo español. Con posterioridad todos los controladores que incurrieron en dicho comportamiento debieron enfrentar un juicio penal al ser acusados de un supuesto delito de abandono de funciones del art. 409 del Código Penal español. La Audiencia Provincial de Madrid, en la sentencia núm. 213/2022, procedió a absolver a los controladores, considerando que no quedó probado que los mismos incurrieran en el tipo delictivo descrito en el Código Penal. En última instancia, nunca se convocó huelga por los sindicatos de controladores, como he señalado antes, pero las referidas renuncias consiguieron el efecto deseado de paralizar la actividad, sin que la compañía para la que trabajaban (AENA) consiguiera probar suficientemente que aquellas bajas por enfermedad cursadas por los controladores en forma sucesiva tenían conexión con el conflicto laboral que se venía viviendo desde semanas atrás, y por tanto podrían considerarse bajas fraudulentas (sobre este conflicto, y para un mayor conocimiento, me permito remitir al análisis que realicé en su momento en F. Elorza Guerrero, *Notas sobre el ejercicio del derecho de huelga en el ámbito aeroportuario*, en M. Petit Laval y M. Puetz (Dirs.), *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización*, Madrid, 2022, 93 ss).

de ese transportista aéreo". Atendiendo a la doctrina establecida en la sentencia Wallentin-Hermann, resulta razonable considerar como circunstancias extraordinarias las huelgas que tengan lugar en el seno de los proveedores de servicios esenciales, tal es el caso de las acaecidas en la entidad gestora de un aeropuerto, o entre los proveedores de servicios de navegación aérea o los proveedores de servicios de asistencia en tierra, pues en definitiva estamos hablando de conflictos laborales que se sitúan más allá de la propia compañía aérea, y por tanto escapan a las posibilidades de gestión y respuesta de la misma. Sin embargo, no puedo compartir, por el contrario, el que se considere como circunstancia extraordinaria las "…huelgas en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, siempre que la huelga está vinculada a peticiones ajenas a las competencias de ese transportista aéreo" ([25]).

Una mirada al Considerando *3 quater* de la propuesta de reforma del Reglamento (CE) núm. 261/2004 nos permite aclarar el sentido de esta última, e inesperada, referencia a ciertas huelgas que pueden tener lugar en el seno de las compañías aéreas. Así, en dicho Considerando se señala que si bien en la "…versión original del Reglamento n. 261/2004, con arreglo a la interpretación del Tribunal en los asuntos C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann y otros), C-613/20 (Eurowings) y C-287/20 (Ryanair), las huelgas por personal de la compañía aérea no se consideraron circunstancias extraordinarias", sin embargo, advierte que, no obstante lo cual, "…cuando se produce una huelga, determinadas exigencias no son competencia del transportista aéreo y se encuentran fuera de su control, como cambios en la edad de jubilación o en las aportaciones económicas que solo pueden atender las autoridades públicas. Por consiguiente, procede contemplar la posibilidad de que determinadas huelgas de personal de la compañía aérea deban considerarse circunstancias extraordinarias".

Se inicia con ello una senda, cuyo origen está en la doctrina es-

---

([25]) En todo caso, hay que advertir la discutible inclusión de este supuesto en el apartado 1 *c*), pues el mismo relaciona un conjunto de comportamientos protagonizados por terceros. Si la huelga tiene lugar «en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» difícilmente puede considerarse a los trabajadores del mismo como terceros. En última instancia, hay un tratamiento muy confuso en el Anexo, pues en el referido apartado 1 se hace referencia al «comportamiento de terceros», y como tales se identifican situaciones tan dispares como las que pueden protagonizar personal de los proveedores de servicios esenciales, como un miembro de la tripulación esencial para una operación de vuelo.

tablecida por la STJUE que resolvió el conocido como Asunto SAS, y que en definitiva plantea la consideración como circunstancias extraordinarias de las huelgas cuya finalidad es combatir ciertas decisiones legislativas (se pone como ejemplo la reforma legal de la edad de jubilación), o determinadas decisiones que puedan tomar las autoridades públicas – entiendo en este último caso que, cuando se hace referencia a las "aportaciones económicas", se está pensando en aspectos como las contribuciones que financian ciertas actividades de compañías aéreas en aeropuertos secundarios –. Se trataría, por tanto, de huelgas que tienen su origen en factores que, si bien no tienen una relación directa con la relación de trabajo, indudablemente terminan incidiendo sobre la misma: en el caso de la jubilación al tratarse de un régimen legal que condiciona la vida activa del trabajador; en el caso de ciertas ayudas por la incidencia que puede tener sobre el empleo. Es este enfoque el que, a mi juicio, no es admisible, como ya he señalado, desde el momento en que en el origen de la huelga hay que concluir que están determinados aspectos que ocupan y preocupan a los trabajadores, que afectan a sus intereses, y que van más allá de sus condiciones de trabajo y empleo.

En todo caso, conviene advertir que con ello no estoy afirmando que toda huelga con finalidad política no pueda considerarse circunstancia extraordinaria, sino que creo que las que en España identificamos como huelgas sociopolíticas, deberían de ser consideradas como huelgas que entran dentro de las propia dinámica de las relaciones laborales de una empresa, y por lo tanto su desarrollo debe generar, en su caso, la correspondiente responsabilidad de la compañía aérea, si fuera el caso, en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004. En efecto, si nos fijamos, tanto la OIT (Comité de Libertad Sindical), como en el caso de nuestro país el Tribunal Constitucional (en adelante TC) ([26]), han legitimado la

([26]) De hecho, en su momento el TC español (STC 36/1993, de 8 de febrero) admitió el encaje en nuestro ordenamiento de las huelgas sociopolíticas en defensa de los intereses de los trabajadores, señalando que los únicos supuestos que no serían admisibles jurídicamente serían las "huelgas insurreccionales" o "revolucionarias", en definitiva, aquellas que buscan, por ejemplo, derrocar un Gobierno – sobre esta cuestión remito al análisis realizado por F. Pérez de los Cobos Orihuel, *Sobre las limitaciones de la regulación jurisprudencial del derecho de huelga*, en *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, núm. 108, 2014, 297 ss. – Así, el TC ha declarado que "la huelga puede tener por objeto reivindicar mejoras en las condiciones económicas o, en general, en las condiciones de trabajo, y puede suponer también una protesta con repercusión en otras

realización por los trabajadores de huelgas que tengan por objetivo la consecución de intereses que pueden ubicarse en el ámbito de la política económica y social (huelgas socioeconómicas o sociopolíticas) ([27]). De tal manera que, como en su momento indicó la OIT, conviene retener que: "el derecho de huelga es uno de los medios esenciales a disposición de los trabajadores y sus organismos para promover y defender sus intereses económicos y sociales, es decir, no sólo los relativos al logro de mejores condiciones de trabajo y la satisfacción de las reivindicaciones colectivas de orden profesional, sino también las relacionadas con la búsqueda de soluciones para los problemas de política económica y social o de índole

---

esferas o ámbitos". Dicha doctrina, con todo, no debe sorprender, pues la admisibilidad de las huelgas sociopolíticas es un elemento que integra desde hace tiempo la doctrina tanto del Comité de Libertad Sindical de la OIT, como de la Comisión de Expertos de la Carta Social Europea. De hecho, como en alguna ocasión se ha señalado, conviene no olvidar que, al menos en el caso español, y no es el único, la configuración constitucional del derecho de huelga responde a loa que se ha identificado como un "modelo abierto y dinámico", de tal manera que "…la huelga es un medio de autotutela de los trabajadores por cuenta ajena en todos los ámbitos de la vida social en que se adoptan decisiones atinentes a sus intereses, y no sólo en el ámbito de las relaciones laborales" (J.L. Monereo Pérez y P.G. Ortega Lozano, *El derecho de huelga*, cit., 266).

([27]) Como bien se ha advertido en el ámbito doctrinal (M.A. Castro Argüelles, *Huelga general y huelga política*, en J. García Murcia y J. Escribano Gutiérrez (Dirs.), *Huelga y conflicto colectivo de trabajo en la jurisprudencia del Tribunal Supremo (Estudios ofrecidos a la profesora María del Mar Ruiz Castillo)*, Oviedo, 2021, 62) con base en la jurisprudencia del TC, caso de la STC 11/1981 y posteriores en relación con el ejercicio del derecho de huelga, la interpretación jurisprudencial de la normativa española de huelga – fundamentalmente el art. 28.2 CE y el Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo (en adelante RDLRT) – ha permitido "…excluir de la ilegalidad del precepto [art. 11 a) RDLRT] las huelgas socio-económicas o socio-políticas que conectan con los intereses de los trabajadores en cuanto tales. Unos intereses que pueden y suelen traspasar el ámbito de las concretas relaciones de trabajo". En última instancia, no debe olvidarse, por ejemplo, que los sindicatos – uno de los sujetos protagonistas de la huelga, aunque como se sabe no es el único titular (el TC en su conocida sentencia 11/1981 admitió en su momento la adecuación a nuestro ordenamiento de "…las llamadas huelgas espontáneas, que en la terminología anglosajona se conocen con el nombre de wild strikes, huelgas «salvajes» o huelgas sin control sindical") –, en opinión del TC español, son "…«piezas económicas y sociales indispensables para la defensa y promoción» «piezas económicas y sociales indispensables para la defensa y promoción» de los intereses de los trabajadores (STC 70/1982, de 29 de noviembre, fj 5) y, lo que es más importante, como «organismos básicos del sistema político» (STC 11/1981, de 8 de abril, fj 11), como «formaciones sociales con relevancia constitucional» (STC 18/1984, de 7 de febrero, fj 3) y, en definitiva, como una «institución esencial del sistema constitucional español» (STC 101/1996, de 11 de junio, fj 3)", de tal manera que es esta perspectiva la que "…explica que el sindicato, además de llevar a cabo la acción estrictamente laboral, esté llamado también a desarrollar una acción político-social con la que influir en las decisiones políticas" (M.A. Castro Argüelles, *Huelga general y*, cit., 69).

laboral que atañen directamente a los trabajadores" ([28]). Por tanto, lo que planteo es que, así como debería considerarse como una situación no calificable como circunstancia extraordinaria, una huelga, por ejemplo, para promover una modificación de la normativa que regula la licencia de los pilotos – y que tiene incidencia sobre sus condiciones de empleo –, sí debería tener dicha consideración circunstancia extraordinaria, por el contrario, una huelga que pretendiera la caída de un Gobierno, pero en este último caso en atención a que se trata de una medida de conflicto colectivo con una finalidad estrictamente política, alejada de lo que puede considerarse el interés profesional de los trabajadores ([29]); no en vano, en nuestro ordenamiento jurídico las huelgas políticas han recibido la calificación de ilícitas – cosa distinta es que dicha huelga pueda constituir un ilícito penal, pues para ello debe encajar en el tipo penal previsto en el Código penal –, por contrarias al mismo.

Pero como he señalado anteriormente el Anexo I de la propuesta contiene igualmente la identificación de circunstancias que no se considerarán extraordinarias, concentradas en este caso en su apartado 2. Y de nuevo en este caso hay que advertir el curioso tratamiento que se hace de la cuestión, pues la referencia a la huelga como fenómeno sólo se produce para recordar que puede ser una circunstancia extraordinaria, obviando, sin embargo, que también puede constituir, y constituye, una circunstancia no extraordinaria en el sentido del Reglamento comunitario.

([28]) OIT, *La libertad sindical*, 2ª ed. (revisada), Ginebra, 1988, 68.

([29]) Me permito recordar que históricamente los tribunales españoles, con base en la jurisprudencia del TC establecida desde 1981 en relación con ejercicio del derecho de huelga, han realizado una interpretación del derecho de huelga absolutamente favorable al mismo, de tal manera que es difícil que una huelga sea calificada hoy día en España como política. Un ejemplo muy interesante de ello lo tenemos en el caso resuelto por STS (Sala de lo Social) núm. 31/2020, de 15 de enero, en relación con la huelga general que se convocó en la Comunidad Autónoma de Cataluña el 8 de noviembre de 2017 – por parte del Sindicato Intersindical-CSC, y que contaba con una representatividad muy exigua en Cataluña (0,48% del total de los representantes unitarios en la Comunidad) –, una vez celebrado el que se identificó en su momento como "referéndum de autodeterminación" de dicha Comunidad, en uno de los incidentes más críticos registrados por la democracia española desde la aprobación de la Constitución española de 1978. Pues bien, el TS no apreció que pudiera estimarse que estuviéramos antes una huelga política en sentido estricto, toda vez que no se probó que se hubiera iniciado o sostenido por motivos ajenos "al interés profesional de los trabajadores" (para un conocimiento más profundo de la doctrina establecida en este caso me permito remitir al estudio de M.A. Castro Argüelles, *La legalidad de las huelgas en contextos de tensiones políticas. Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de enero de 2020*, en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 56, 2020, 540 y ss).

Me explico. En el referido apartado 2 en un momento determinado se establece en el inciso iii) que no se considerarán extraordinarias las circunstancias que consistan en la "falta de disponibilidad de la tripulación de vuelo o la tripulación de cabina – a menos que se deba a huelgas contempladas en el punto 1, letra c), inciso v), o a ausencias imprevistas debido a enfermedad o fallecimiento contempladas en el punto 1, letra c), inciso vi.". En buena lógica, tanto la falta de disponibilidad de tripulaciones de vuelo, como de tripulantes de cabina, puede tener su origen en una huelga. Sin embargo, el término huelga sólo figura en el mencionado apartado iii) para recordar que existen ciertas huelgas, las mencionadas en el punto 1, letra c) inciso v), y a las que me he referido antes, que sí tendrán la consideración de circunstancias extraordinarias.

En definitiva, desde la perspectiva que aquí interesa la propuesta comunitaria continúa adoleciendo de carencias que pese al trascurso del tiempo siguen sin subsanarse, posiblemente como consecuencia de los intereses enfrentados en este caso. No es sólo que no haya una integración de los criterios jurisprudenciales establecidos en sentencias del TJUE como las que resolvieron el Asunto TUIfly (2018) – huelga encubierta –, o Eurowings (2021) – huelga de solidaridad –, sino que tampoco hay una identificación y tratamiento unitario de lo que es el fenómeno del conflicto laboral en sus distintas vertientes, fenómeno que finalmente, y como evidencian sentencias como la del Asunto TUIfly pueden deparar acciones de protesta de los trabajadores de muy diversa índole que van más allá de lo que es una mera declaración de huelga. Mención aparte merece la consideración como circunstancia extraordinaria de las huelgas sociopolíticas, o al decir del Consejo, aquellas vinculadas a peticiones ajenas a las competencias del transportista aéreo – sobre el que ya he reflexionado hace un instante y a cuyas consideraciones me remito –. En este sentido, creo que se ha perdido una nueva oportunidad de realizar un tratamiento unitario e integrado, no de la huelga, sino del conflicto colectivo laboral como circunstancia no extraordinaria, aportando finalmente mayor seguridad jurídica sobre cuándo no, y cuando sí, las compañías aéreas deberán asumir su responsabilidad en el marco del Reglamento (CE) núm. 261/2004 como consecuencia de acciones de conflicto ejercidas por sus trabajadores ([30]).

([30]) No obstante, y si bien no es objeto de este estudio, creo que es importante ser consciente de que la problemática entorno al sentido y regulación del Reglamento (CE)

6. *Conclusión* – Hace unos años recuerdo cómo González Ortega se refería al derecho de huelga como una suerte de "derecho fundamental acorralado" ([31]). Y precisamente al hilo del análisis que realizaba recordaba que, como en su día estableció el TC, en su conocida Sentencia núm. 11/1981, el establecimiento del contenido esencial de un derecho fundamental requiere una doble operación: por un lado, la determinación de "las facultades o posibilidades de acción necesarias para que el derecho sea recognoscible"; por otro, la identificación del contenido del derecho que "es absolutamente necesario para los intereses jurídicamente protegibles, que dan vida al derecho" de forma que se nos aseguremos de que "resulten real, concreta y efectivamente protegidos".

Con buen criterio señalaba este jurista que, lógicamente, en el caso del derecho de huelga la garantía de su eficacia no podía llegar al extremo de asegurar que aquélla logrará sus objetivos una vez convocada. Pero al mismo tiempo, con razón, afirmaba que: "La garantía de la eficacia del derecho de huelga, en consecuencia, se mueve en el terreno de la preservación de su potencialidad como medio de presión colectiva sobre los intereses empresariales para lograr los resultados que pretende", de tal manera que "…la capacidad de impacto de la huelga se mide, con carácter general, en función de la repercusión negativa que la misma pueda tener sobre los intereses económicos de la empresa…" ([32]).

Indudablemente, el objeto principal del Reglamento (CE) núm. 261/2004 es la preservación de los derechos de compensación y asis-

núm. 261/2004 puede resultar aún más compleja si, como no hace tanto propuso la profesora A. Masutti, se asumiera la conveniencia de realizar un tratamiento unitario de la responsabilidad en la que pueden incurrir los operadores de transporte aéreo, ferroviario, marítimo y en autobús (véase en este sentido A. Masutti, *Disservizi del trasporto: la tutela privilegiata in favore del passeggero aéreo allá luce della giurisprudenza della Corte Europea*, en *Dir. trasp.*, 2, 2024, 235 y ss.; igualmente, R. Genovese, *La tutela dei diritti del passeggero nella disciplina Euro-unitaria e nella giurisprudenza della Corte de Giustizia*, en *Dir. trasp.*, 3, 2024, 455 y ss). De la misma manera que los planteamientos entorno al Reglamento (CE) núm. 261/2004 deberían registrar un giro absoluto si finalmente se avanzara en el establecimiento de un régimen internacional de responsabilidad, que superara las diferencias entre los regímenes comunitario y norteamericano en la materia, con base en los principios establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (al respecto, puede ser de utilidad la consulta del análisis realizado por S. Truxal, *Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war?*, en *Journal of International and Comparative Law*, num. 4, 2017, 103 y ss).

([31]) S. González Ortega, *El derecho de huelga: un derecho fundamental acorralado*, en *Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, núm. 418, 2018, 17.

([32]) S. González Ortega, *El derecho de huelga*, cit., 24.

tencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y no la protección del ejercicio del derecho de huelga. Sin embargo, la condición de derecho fundamental del derecho de huelga, no sólo en el ámbito nacional español, sino también en el ámbito comunitario, considero que obligan a las instituciones comunitarias a no ignorar, cuando se abordan los referidos derechos de compensación y asistencia, que el reconocimiento de tales derechos finalmente terminan por afectar el ejercicio del derecho de huelga por parte de los trabajadores de los transportistas aéreos, por lo que dicha dimensión también debe tenerse en cuenta cuando se aborda la reforma del referido Reglamento comunitario. En este sentido, y expuesto de forma clara y directa, creo que se puede estar de acuerdo en que no es lo mismo, desde la perspectiva del impacto de una huelga sobre una empresa dedicada al transporte aéreo de pasajeros, que una compañía aérea tenga, potencialmente – pues depende de que los pasajeros reclamen y su reclamación sea atendida -, que hacer frente a una posible factura de hasta 90 millones de euros en compensaciones, como fue el caso de la huelga que está en el origen de la STJUE en el Asunto SAS (2021), que a una factura de cuantía inferior, porque los derechos de los pasajeros registren una entidad menor a la reconocida hasta ahora en el Reglamento comunitario – esta es la perspectiva de la propuesta de reforma de 2025 -, o porque, por ejemplo, finalmente la normativa comunitaria decida considerar ciertas huelgas o conflictos laborales como circunstancias extraordinarias.

El título de presente artículo tiene su origen, como he expuesto en la introducción, en la lectura de las Conclusiones formuladas por el Abogado General Sr. P. Pikamäe, en el conocido Asunto SAS, y de alguna manera el mismo responde a una vieja aspiración de lobby de las compañías aéreas de considerar la huelga como una circunstancia extraordinaria en el sentido del sentido del Reglamento (CE) núm. 261/2004. En todo caso, y como he señalado, la reciente propuesta de reforma del referido Reglamento comunitario más que incidir sobre esta consideración, y en definitiva operar una gran transformación el referido concepto, lo que fundamentalmente plantea es una reformulación de los derechos de asistencia y transporte alternativo de los pasajeros, que al elevar los requisitos para reconocer los correspondientes derechos de compensación y asistencia sin duda pretenden mitigar el impacto que estas compensaciones y asistencia tienen sobre las cuentas de re-

sultados de las compañías aéreas. Con todo, la calibración del impacto que pueda tener esta propuesta requerirá, además de que la misma se traduzca en norma efectiva, tiempo para apreciar el mismo.

Ahora bien, volviendo sobre el concepto de circunstancias extraordinarias, creo que, por último, respecto del mismo cabe realizar dos consideraciones finales. En primer lugar, siendo positivo el que finalmente en el art. 2 del Reglamento comunitario se incluya una definición de "circunstancias extraordinarias", la cual se complementa con el listado incluido en el referido Anexo I, el planteamiento realizado en la propuesta resulta decepcionante desde el momento en que el mencionado listado, a mi juicio, resulta un tanto confuso a la hora de abordar las distintas situaciones. No es sólo que la aproximación a la huelga se realice de forma un tanto confusa, cuando se hace referencia a la misma como circunstancia extraordinaria o no extraordinaria, sino que también, como he señalado, desde la perspectiva del conflicto colectivo de trabajo determinadas situaciones, que pueden venir motivadas por la existencia de dicho conflicto, considero, como he señalado, que no tienen un tratamiento suficientemente cuidado. Sin ánimo de reiterarme, pero para mayor claridad, me permito recordar, por ejemplo, que la ausencia imprevista de un miembro de la tripulación esencial para la operación de vuelo, por ejemplo por enfermedad, se califica como circunstancia extraordinaria, eso sí "…cuando suceda fuera de la base del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo", cuando, puede ser el caso de que responda a una acción de protesta más o menos planificada. De hecho, el TJUE en el Asunto TUIfly (2018) bendijo el que no se considerara como circunstancia extraordinaria la sucesión de bajas por enfermedad registradas de personal de la compañía, asumiendo en definitiva que acciones de este tipo, podían constituir acciones de protesta sui géneris, y al entrar dentro de la dinámica laboral de la empresa, no se podía pretender que escapen al control del transportista aéreo. Podríamos estimar que el listado del apartado 1 del Anexo I de alguna forma es una respuesta en sentido contrario a la referida sentencia del TJUE, pero sí ello es así, el tratamiento, como he señalado, considero que debería estar más cuidado ([33]).

([33]) Entre otras cosas porque, y esto es algo que no me resisto a señalar, no termina de comprenderse, o no parece tener mucha lógica, que, si la ausencia debida a enfermedad se produce fuera de la base del transportista aéreo el Anexo I califique la misma

En segundo lugar, la propuesta de reforma del Reglamento de 2025 de alguna manera lo que traslada es el mensaje de que la huelga no puede considerarse una circunstancia extraordinaria, al menos en ciertos casos, pero también en relación con esto último el planteamiento es bastante discutible. Para empezar, y si bien la propuesta parece huir de los planteamientos realizados por el Abogado General Sr. P. Pikamäe, en el Asunto SAS (2021), lo cual a mi juicio merece una valoración positiva, el tratamiento que se hace de la huelga no es correcto por lo que respecta a la consideración de las huelgas vinculadas a peticiones ajenas a las competencias del transportista aéreo como circunstancias extraordinarias – y que he identificado como huelgas sociopolíticas o socioeconómicas –, toda vez que las mismas desde hace muchísimo tiempo se asumen como legítimas y legales.

Igualmente discutible es que la referida propuesta no haga frente con claridad a fenómenos santificados en su momento por el TJUE, y que a mi juicio deberían tener el tratamiento opuesto, como es la consideración por el Tribunal europeo como circunstancia no extraordinaria de ciertas acciones de protesta donde no hay una huelga declarada, aunque consigan el mismo efecto – recuérdese el caso TUIfly –, o las huelgas de solidaridad – en el caso concreto los trabajadores que la protagonizaron pertenecían a la compañía Eurowings – que se mantienen pese a que el colectivo que inició la misma finalmente la desconvocó al llegar a un acuerdo con su compañía (Lufthansa), y que es el caso que protagonizó la STJUE que resolvió el conocido Asunto Eurowings (2021).

En definitiva, pienso que siembre deberíamos tener presente los dos requisitos acumulativos que integran el test *Walletin-Hermann* para apreciar la existencia de una circunstancia extraordinaria, y los que ya me referí en páginas anteriores: *a*) la circunstancia no debe ser inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo; y *b*) la circunstancia ha de escapar al control efectivo del transportista por su naturaleza u origen, de tal manera que no exista la posibilidad de adoptar medidas razonables que posibiliten la ejecución del correspon-

---

como circunstancia extraordinaria (1. c) vi), sería posible concluir, *a sensu contrario*, que, cuando la falta disponibilidad de la tripulación de vuelo o de cabina por enfermedad tiene lugar en la base del transportista, la misma podría considerarse, atendiendo a lo establecido por el Anexo, como circunstancia no extraordinaria (2. iii).

diente vuelo, "salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento". Si tenemos en cuenta estos dos factores, hay que concluir, visto lo razonado anteriormente, que una huelga sociopolítica o socioeconómica bien puede considerarse que no es ajena a la actividad del transportista aéreo. Lo que no es el caso, sin embargo, de las acciones de protesta, distintas a la huelga convocada oficialmente (Asunto TUIfly), donde, si bien podría considerarse que se trata de una circunstancia inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo, la indefensión del empresario es evidente, y el margen para adoptar medidas que posibiliten la ejecución de un vuelo puede resultar muy estrecho o inexistente – depende de la intensidad y características de las acciones de protesta diseñadas –; o de la huelga de solidaridad que se desconecta del conflicto que está en el origen del mismo (Asunto Eurowings), pues difícilmente puede asumirse que la continuidad de la huelga pueda tener razón alguna de ser, y al carecer de legitimidad pierde todo su sentido jurídico desde la perspectiva de su legalidad, por lo que, de nuevo, difícilmente puede asumirse que estemos ante una circunstancia inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

SAGGI

LEONARDO CARBONE – PETRA MARIJA CORBO (*)

IL PARADIGMA DEI GREEN PORT NELLA GOVERNANCE MULTILIVELLO

This article examines the seaports green transition phenomenon, through the analysis of the relevant law sources at the international, European and domestic levels. Particular attention is devoted to the evolving role of the Italian Port System Authorities, which have actually undergone a metamorphosis from mere regulatory entities to active promoters of environmental and energy transition. The study reveals how the «Green Port» model develops through the interaction of three different policies, namely the voluntary adoption of qualified environmental management systems, the infrastructure investments supporting energy transition and decarbonisation as well as the implementation of technical compliance mechanisms backed by certification requirements and effective sanctions. The logical conclusion is that the ecological transition of seaports cannot but require the coordinated action of the public and private stakeholders involved in logistic processes, while taking into account the specific features of each individual facility.

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Il livello internazionale. Le politiche dell'IMO in materia di emissioni inquinanti. – 2.1. La *International Association of Ports and Harbors*. – 3. Il livello eurounitario. – 3.1. Le linee di indirizzo strategiche dell'Unione europea. – 3.2. Il pacchetto legislativo «*Fit for 55%*». – 3.3. I canali di finanziamento per la transizione verde. – 3.4. La *European Sea Ports Organisation*. – 4. Il livello domestico. La strategia nazionale per la transizione ecologica della portualità. – 5. Il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale. – 6. Considerazioni conclusive.

(*) L'articolo è stato realizzato nell'ambito delle attività del Piano strategico del Dipartimento di scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Udine, progetto interdipartimentale «Identità europea e sfide globali», CUP G23C22002440006, WP5 «Lo sviluppo infrastrutturale dei trasporti nel contesto territoriale allargato di riferimento». I § 1, 2, 2.1, 3.4, 4, 5 e 6 sono opera di L. Carbone; i § 3, 3.1, 3.2 e 3.3 di P.M. Corbo.

1. *Introduzione* – La locuzione «*Green Port*», risalente agli anni '90 del secolo scorso, venne originariamente coniata in Europa e Nord America, per riferirsi alle comunità portuali maggiormente proattive nell'attività di contrasto alle criticità ambientali. Nel tempo, l'uso di tale espressione ha tuttavia assunto una sempre più marcata connotazione politico-programmatica, sino a ricomprendere, in termini invero generici, qualsivoglia iniziativa volta a informare lo sviluppo delle infrastrutture e dei traffici portuali ai canoni della sostenibilità e dell'ecocompatibilità ([1]).

Così stando le cose, pare ragionevole ritenere che nel perimetro di tale nozione possano essere sussunti gli investimenti in infrastrutture e tecnologie innovative, gli approcci gestionali e gli incentivi che siano tesi non soltanto a mitigare gli effetti del cambiamento climatico di origine antropica, ma altresì a rafforzare la resilienza delle infrastrutture portuali rispetto a eventi estremi, suscettibili di cagionare interruzioni e ritardi lungo le catene di approvvigionamento ([2]).

([1]) I principali porti europei del *Northern Range* (Bremerhaven, Rotterdam, Hafen Hamburg, Antwerp-Bruges), quelli della *West Coast* nordamericana (Los Angeles, Seattle, Vancouver) e, sul versante asiatico, quelli di Singapore e Shanghai si sono affermati come pionieri nella transizione verso un paradigma gestionale improntato ai crismi della sostenibilità, attraverso l'implementazione di strategie e misure volte al miglioramento della qualità dell'aria e dell'acqua, alla promozione dell'uso di fonti rinnovabili e di modalità innovative per la gestione dei rifiuti, alla tutela della biodiversità, nonché alla riduzione delle emissioni acustiche, odorose e di particolato fine. Tali iniziative, nel complesso, hanno mobilizzato significativi investimenti in tecnologie innovative (ad esempio, combustibili alternativi, automazione, Intelligenza Artificiale e *Internet of Things*) e collegamenti intermodali, tramite l'utilizzo strategico della leva fiscale (*carbon tax*, incentivi). Sul punto, si vedano R. Lombardi, *Porti Verdi e sostenibilità del trasporto marittimo*, in *Riv. quadr. dir. amb.*, 2011, 176, 177 s.; A. Crismani - B.A. Masso, «*Green Ports*»*: strumenti e misure*, in *Riv. giur. ed.*, 2021, 215, 221 s.; L. Provenzano, Green Ports, cold ironing *e fumosità delle navi: le contraddizioni nella tutela della qualità dell'aria dei porti italiani*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.*, 2024, 581, 584 s.; S.H. Dolatabadi - P.G. Masodzadeh - H. Ishaq - C. Crawford, *Green shipping corridors: An overview of Pacific Northwest region and key ports*, in *Ocean and Coastal Management*, 2025, 4 ss. I principali *hub* portuali a livello globale, oggigiorno, fungono da nodi dei cosiddetti *Green Shipping Corridors*, rotte marittime tese a catalizzare, tramite il coordinamento degli *stakeholder* pubblici e privati, la sperimentazione di tecnologie innovative e combustibili alternativi, al fine di trainare il processo di decarbonizzazione nel settore dello *shipping*. È possibile menzionare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il *Rotterdam-Singapore Green and Digital Shipping Corridor*, il *Green Corridor Los Angeles-Shangai*, il *Green Shipping Corridor Antwerp/Bruges-Montreal* o l'*Australia-Japan iron-ore corridor*. Per approfondimenti, si rinvia a A. Arda, *Is there a light at the end of the «corridor»? A legal evalutation of green shipping corridors*, in *Lloyd's Shipping and Trade Law*, 2024.

([2]) Un comunicato della *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), emanato a luglio 2022 e intitolato «*Climate-resilience of seaports: Adequate finance is critical for developing countries but remains a major challenge*» (*Policy Brief* n° 103),

La qualifica di *Green Port*, a dispetto della sua portata espansiva, non trova, tuttavia, riscontro in una cornice normativa unitaria: le politiche afferenti alla transizione «verde» della portualità e dello *shipping* promanano da una pluralità di strumenti di *hard law* e *soft law*, nel cui novero sono riconducibili i documenti programmatici, le convenzioni e i regolamenti tecnici promossi dall'*International Maritime Organization* (IMO), le linee-guida formulate dalle associazioni rappresentative dei porti a livello globale e regionale e, per quanto concerne l'ordinamento italiano, la produzione giuridica domestica e unionale, gli strumenti di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e gli accordi promossi dalle Capitanerie di porto presso gli operatori economici privati per la riduzione, su base volontaria, delle emissioni inquinanti.

Muovendo da tali considerazioni, il presente contributo si propone, dunque, di identificare, in chiave sistematica, le politiche suscettibili di concorrere all'attuazione del paradigma di «*Green Port*», a partire da un'analisi dei principali formanti normativi.

2. *Il livello internazionale. Le politiche dell'IMO in materia di emissioni atmosferiche inquinanti* – L'Organizzazione Marittima Internazionale, come è noto, è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile, oltre che della sicurezza e protezione della navigazione, anche della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico da parte delle navi. Nel perseguire il compito affidatole, essa redige *standard* globali, onde evitare che gli armatori, perseguendo la logica del solo profitto, mediante il contenimento dei costi, compromettano le prestazioni ambientali del proprio naviglio: uno dei suoi organi tecnici, il *Marine Environment Protection Committee* (MEPC), si occupa specificamente delle questioni ambientali marittime, quali il controllo e la prevenzione

---

ha evidenziato l'esigenza di rafforzare la resilienza dei porti marittimi rispetto ai rischi climatici, come le ondate di calore, i venti estremi, le precipitazioni intense e l'innalzamento del livello del mare. In proposito, la *International Organization for Standardization* (ISO) ha redatto due documenti, contenenti le prescrizioni tecniche e le linee-guida necessarie a promuovere, in seno a qualsivoglia organizzazione, la valutazione dei rischi (ISO 14091:2021) e l'adattamento alle conseguenze del cambiamento climatico (ISO 14090:2019). Per ulteriori approfondimenti, si rinvia alla lettura di due *report* dell'*Association Mondiale pour les Infrastructures de Transport par Voie Maritime et Fluviale* (AIPCN): uno denominato «*Managing Climate Change Uncertainties in Selecting, Designing and Evaluating Options for Resilient Navigation Infrastructure*» (aprile 2022); l'altro intitolato «*Coûts du changement climatique pour les ports et les voies navigables*» (giugno 2025).

dell'inquinamento marino, la gestione delle acque di zavorra, l'azione di prevenzione e contrasto all'inquinamento, lo smantellamento delle navi e l'identificazione di aree protette.

Il percorso normativo dell'IMO in materia di riduzione delle emissioni inquinanti prende le mosse dall'adozione, nel 1997, dell'Allegato VI alla Convenzione MARPOL 1973/78 ([3]), recante una regolamentazione per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi ed entrato in vigore il 19 maggio 2005 ([4]). La revisione, infatti, ha avviato un processo di riduzione progressiva delle emissioni derivanti dai trasporti marittimi, attraverso l'introduzione di limiti afferenti al tenore di zolfo dei gas di scarico delle navi e il divieto di impiegare sostanze ozono lesive. Il Regolamento 14, rubricato «Ossidi di zolfo (SOx) e particolato», prevede attualmente il divieto di utilizzare combustibili per uso marino con un tenore di zolfo superiore alla soglia di 0,5% m/m, ulteriormente ridotta allo 0,1% m/m nelle cosiddette aree di controllo delle emissioni (ECAs, *Emission Control Areas*) ([5]).

Parallelamente, l'IMO ha introdotto una serie di misure tecniche e operative, disciplinate dal Capitolo 4 dell'Allegato VI alla Convenzione MARPOL 1973/78, volte a promuovere il progressivo efficientamento energetico delle navi, attraverso la progettazione e costruzione di unità dotate di tecnologie all'avanguardia ovvero l'implementazione di buone prassi gestionali.

In merito, un emendamento del 2011, entrato in vigore il 1° gennaio 2013, ha stabilito un regime obbligatorio di riduzione dei gas a effetto serra, fondato sull'applicazione, per le navi di stazza lorda pari o superiore alle 400 ton. (reg. 19), di due strumenti di natura tecnica e operativa: l'Indice di Efficienza Energetica di Progettazione (EEDI,

---

([3]) La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), adottata il 2 novembre 1973 presso l'IMO e modificata dal Protocollo del 1978 (MARPOL 1973/78) è entrata in vigore il 2 ottobre 1983. Prima della revisione del 1997, tale accordo regolava esclusivamente lo sversamento, accidentale o volontario, di idrocarburi in mare.

([4]) Il contenuto dell'Allegato VI alla Convenzione MARPOL 1973/78 è stato recepito, in sede comunitaria, dalla dir. 2005/33/CE del 6 luglio 2005 relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, implicitamente abrogato dalla dir. (UE) 2016/802 dell'11 maggio 2016, e, nell'ordinamento italiano, dagli art. 291-298 d.lg. 205/2007.

([5]) Le aree in cui vige tale limite più restrittivo sono il Mar Baltico, il Mare del Nord, il Mar di Norvegia, le coste del Nord America e, a partire dal 1 maggio 2025, il Mar Mediterraneo.

Energy Efficiency Design Index) ([6]), per le unità riconvertite o di nuova costruzione (reg. 22 e 24), e il Piano di Efficienza Energetica della Nave (SEEMP, *Ship Energy Efficiency Management Plan*) ([7]), per tutte quelle in esercizio (reg. 26).

A seguire, la risoluzione MEPC.278 (70) del 28 ottobre 2016 ha sancito l'obbligo, entrato in vigore il 19 gennaio 2019, per gli armatori o gli *ship manager* di navi di stazza lorda pari o superiore alle 5.000 ton., di raccogliere e comunicare, entro tre mesi dalla fine di ciascun anno solare, al rispettivo Stato di bandiera le informazioni inerenti al consumo annuale di combustibile (*Data Collection System for Fuel Oil Consumption of Ships*) (reg. 27) ([8]). Infine, con risoluzione MEPC.328 (76) del 2021, sono stati introdotti l'Indice di Efficienza Energetica per le Navi

---

([6]) L'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI) è un indice che definisce il livello minimo di efficienza energetica che le navi di nuova costruzione devono rispettare a una determinata velocità operativa e stazza lorda, tenuto conto della loro tipologia e dimensione. Lo scopo è stimolare l'innovazione e lo sviluppo tecnico delle componenti che influenzano l'efficienza del combustibile di un'unità navale sin dalla fase di progettazione: i progettisti e i costruttori di nave sono, dunque, liberi di impiegare le soluzioni che reputino economicamente più convenienti per conformarsi alle prescrizioni tecniche, purché il vincolo di risultato sia soddisfatto. In relazione alla singola nave, l'EEDI è espresso in grammi di anidride carbonica per miglio di capacità della nave: il livello di riduzione della CO2 è stato progressivamente inasprito, sino a raggiungere, a partire dal 2025, il 30%. Il campo di applicazione dell'EEDI, originariamente limitato a una ristretta tipologia di navi (*i.e.*, portarinfuse, gasiere, da carico, portacontainer, frigorifere, miste), è stato successivamente esteso alle navi gasiere per gas naturale liquefatto (GNL), alle navi ro-ro e ro-ro-pax e alle navi da crociera aventi propulsione non convenzionale, sino a ricoprire l'85% delle emissioni di CO2 derivanti dallo *shipping* internazionale.

([7]) Lo *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP), secondo le linee-guida dell'IMO – adottate il 10 giugno 2022 con risoluzione MEPC.346 (78) e modificate il 22 marzo 2024 – ha una struttura tripartita. La prima parte evidenzia l'approccio adottato da chi – ai sensi del reg. 2 (1) (11) All. VI Conv. MARPOL 1973/78 – assume la responsabilità dell'esercizio della nave (ad esempio, l'*owner*, il *bareboat charterer*, lo *ship manager*) per monitorare le prestazioni della nave o della flotta nel tempo e implementare le soluzioni per migliorarne l'efficienza energetica e l'intensità di carbonio; la seconda parte, applicabile alle unità di stazza lorda pari o superiore alle 5.000 ton., descrive il metodo impiegato per aggregare e comunicare i dati inerenti al consumo annuale di olio combustibile, la distanza percorsa e le ore di navigazione; la terza parte, anch'essa riservata, a partire dal 1 gennaio 2023, a determinate categorie di navi con tale stazza (reg. 26 (3) (1) All. VI MARPOL 73/78) , indica le modalità di calcolo, su base annua, dell'intensità di carbonio operativa (CII, *Carbon Intensity Indicator*), la reportistica di tale informazione, gli obiettivi triennali, le misure operative per conseguirli, il monitoraggio dei progressi e le eventuali misure correttive.

([8]) Entro il 30 giugno di ogni anno, lo Stato di bandiera è tenuto a riportare i dati raccolti all'*IMO Ship Fuel Oil Consumption Database*. Sulla base di tali informazioni, l'IMO elaborerà ulteriori misure per ridurre le emissioni di gas a effetto serra di origine navale.

Esistenti (EEXI, *Energy Efficiency Existing Ship Index*) ([9]) e l'Indicatore dell'Intensità di Carbonio (CII, *Carbon Intensity Indicator*) ([10]), divenuti operativi a partire dal 1° gennaio 2023.

L'efficacia di tale regime è garantita da un sistema di certificazioni obbligatorie, rilasciate dallo Stato di bandiera o da altri organismi autorizzati (reg. 6) e soggette ai controlli dello Stato di approdo (PSC, *Port State Control*) (reg. 10): l'*International Energy Efficiency Certificate,* attestante l'EEDI o l'EEXI e valido per l'intero ciclo vitale della nave, e lo *Statement of Compliance*, relativo alla reportistica dei consumi di olio combustibile nonché al *rating* CII e avente una validità annuale ([11]).

Le riforme promosse, nel loro complesso, convergono nel più ampio quadro di una strategia tesa a ridurre, entro il 2050, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale, in conformità agli obiettivi definiti dell'accordo di Parigi e recepiti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Il piano d'azione, definito con la risoluzione MEPC.304 (72) del 13 aprile 2018 (*Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*) e sottoposto a revisione con la risoluzione MEPC.377 (80) del 7 luglio 2023 (*2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*) mira al raggiungimento di emissioni nette zero di gas serra entro il 2050 (*Net-zero GHG Emissions*) ([12]), tramite

---

([9]) L'*Efficiency eXisting ship Index* (EEXI) misura l'efficienza tecnica o di progettazione delle navi esistenti. In particolare, le unità di stazza lorda pari o superiore alle 400 ton. devono calcolare l'EEXI conseguito e rispettare un valore soglia equivalente all'EEDI richiesto per le navi di nuova costruzione a partire dal 2022. Per conformarsi a tale requisito, gli armatori o gli *ship manager* possono adottare le soluzioni che reputino più appropriate, come la limitazione della potenza del motore, il recupero del calore di scarto o la propulsione assistita dal vento.

([10]) La valutazione del *Carbon Intensity Indicator* (CII), obbligatoria per le navi di stazza lorda pari o superiore alle 5.000 ton., rispecchia l'efficienza energetica operativa delle navi, calcolata utilizzando i dati sul consumo annuale di olio combustibile e gestita sotto il profilo operativo tramite lo *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP). Lo Stato di bandiera verifica se il valore concretamente conseguito corrisponda a quello prescritto e, al termine, assegna un *rating* su scala alfabetica da «A» (migliore) ad «E» (peggiore): qualora la nave ottenga una valutazione «D» per tre anni consecutivi o E anche per un solo anno, l'armatore o lo *ship manager* dovrà sviluppare un piano di misure correttive; al contrario, l'IMO ha invitato le amministrazioni competenti a riconoscere incentivi alle unità con *rating* «A» e «B». Sul punto, si veda L. Provenzano, *Green ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 586 ss.

([11]) F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 567, 582 ss.

([12]) La strategia iniziale prevedeva una riduzione delle emissioni nette di gas serra di almeno il 50% entro il 2050 (rispetto al 2008). La revisione del 2023 ha significativa-

l'adozione di misure nel breve (2018-2023), medio (2023-2030) e lungo periodo (dopo il 2030), che dovranno essere sottoposte a una valutazione d'impatto, nonché aggiornate in relazione alle stime aggiornate delle emissioni, delle soluzioni tecniche disponibili e delle relazioni dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) ([13]).

In proposito, l'11 aprile 2025 il MEPC ha formulato una bozza di emendamenti all'Allegato VI alla Convenzione MARPOL 1973/1978 (*Draft Amendments to MARPOL Annex VI*), avente a oggetto l'introduzione di un nuovo quinto capitolo, intitolato «*IMO Net-Zero Framework*».

La proposta di revisione mira a promuovere la transizione verso carburanti alternativi a basse o zero emissioni di carbonio (ad esempio, ammoniaca, *e-fuels*, idrogeno), associando alle tradizionali prescrizioni di natura tecnica (*goal-based marine fuel standards*) l'implementazione obbligatoria di uno schema di *carbon pricing* per le navi di stazza lorda superiore alle 5.000 tonnellate: l'emissione annuale di gas a effetto serra in misura superiore a una determinata soglia – da calcolarsi, per ciascun mezzo, valutando l'impatto ambientale del carburante impiegato dalla fase estrattiva sino alla combustione (*Well-to-Wake*) – verrebbe così subordinata all'acquisto, da parte dell'armatore, di «unità correttive» (*remedial units*), con il prezzo fissato in dollari statunitensi per tonnellata di CO2eq. Un meccanismo siffatto, preme evidenziare, è destinato ad alimentare un fondo (*IMO Net-Zero Fund*) a sostegno della transizione ambientale ed energetica del comparto.

Malgrado gli auspici, l'approvazione definitiva del pacchetto di misure è stata differita alla sessione straordinaria di ottobre 2026, a causa delle pressioni diplomatiche esercitate dagli Stati Uniti.

---

mente innalzato tale obiettivo, individuando, quali *checkpoint* intermedi, la riduzione del 20-30% entro il 2030 e del 70-80% entro il 2040. Per approfondimenti si veda N. Gupta, *Decarbonisation technologies in shipping and the question of transition fuels*, in M. Fiorini - N. Gupta (a cura di), *ICT Solutions and Digitalisation in Ports and Shipping*, London, 2021, 346 ss.

([13]) Le misure di breve termine, definite dal MEPC tra il 2018 e il 2023 e descritte nell'Appendice 1 alla risoluzione MEPC.377 (80), saranno condotte a termine entro il 1° gennaio 2026. Nel loro novero rientrano l'implementazione delle misure tecniche e operative di efficientamento energetico delle navi (EEDI, EEXI, SEEMP, CII), la cooperazione tecnica tra i porti e il settore dello *shipping*, l'elettrificazione delle banchine, l'installazione di infrastrutture per l'approvvigionamento di combustibili alternativi a basse o zero emissioni di carbonio e l'attivazione di procedure per ottimizzare la catena logistica. Cfr. F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, cit., 575.

2.1. *La International Association of Ports and Harbors* – L'*International Association of Ports and Harbors* (IAPH) è un'organizzazione non governativa rappresentativa delle *Authorities* portuali a livello globale, con sede a Tokyo, in Giappone. Istituita nel 1955, la sua rete di aderenti si è estesa a livello capillare, sino a ricomprendere, a fine 2024, 190 porti e 167 imprese del settore portuale, che gestiscono complessivamente, in 89 Paesi, oltre il 60% del commercio marittimo e del traffico containerizzato mondiale.

L'associazione – oltre a promuovere la condivisione di *best practice* nei settori dell'energia e del clima, della digitalizzazione, della gestione dei rischi e della resilienza – svolge, per conto delle autorità e degli operatori portuali a essa aderenti, attività di *advocacy* presso i principali enti internazionali di normazione, quali l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO, *International Maritime Organization*), l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO, *World Customs Organization),* l'Organizzazione internazionale per la normazione (ISO, *International Organization for Standardization*), e altri consessi globali, come il *Global Maritime Forum* e il *World Economic Forum*. In aggiunta, l'IAPH gode di uno status consultivo presso la Conferenza per il Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD, *UN Conference on Trade and Development*), il Programma per l'Ambiente (UNEP, *UN Environment Programme*) e il Patto mondiale (*UN Global Compact*) delle Nazioni Unite.

Il 12 maggio 2017 l'organizzazione ha istituito il *World Ports Sustainability Program* (WPSP): una piattaforma di cooperazione e coordinamento tesa a facilitare iniziative portuali in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, attraverso attività di assistenza tecnica e la condivisione di *best practice.*

3. *Il livello eurounitario* – Il legislatore europeo, muovendo dalle linee di indirizzo strategiche delineate dalla Commissione europea, ha informato all'obiettivo della neutralità climatica gli strumenti normativi e finanziari necessari a promuovere la decarbonizzazione del settore dello shipping, incentivando, tramite programmi finanziari, gli investimenti delle *Authorities* portuali.

3.1. *Le linee di indirizzo strategiche dell'Unione europea* – La Commissione europea, a partire dalla Comunicazione dell'11 dicembre 2019 sul «*Green Deal* europeo» (COM (2019) 640 *final*), ha prefigurato un piano

strategico volto ad avviare un percorso trasformativo di tutti i settori dell'economia, ivi compreso quello dei trasporti e delle infrastrutture portuali, con lo scopo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 ([14]), in linea con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Il Reg. (UE) 2021/1119 del 30 giugno 2021, recante la cosiddetta «Normativa europea sul clima», ha reso tale obiettivo giuridicamente cogente, impegnando le istituzioni e gli Stati membri a una «*riduzione irreversibile e graduale delle emissioni antropogeniche di gas a effetto serra*» (art. 1), sotto il monitoraggio della Commissione europea, sino a una riduzione interna netta del 55% delle stesse entro il 2030 (art. 4), rispetto ai livelli del 1990, e a un loro azzeramento entro il 2050 (art. 2) ([15]).

Parallelamente, il reg. (UE) 2020/852 del 18 giugno 2020 (d'ora innanzi «Regolamento tassonomia») ha individuato le condizioni per stabilire se un investimento possa essere considerato o meno ecosostenibile, al fine di orientare gli investimenti pubblici e privati: un'attività economica, per essere qualificata come tale, deve contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più «obiettivi ambientali» ([16]), senza arrecare, al contempo, un danno significativo ad alcuno degli altri (art. 3) ([17]).

In questa cornice programmatica, la Comunicazione del 9 dicembre 2020 sulla «*Sustainable and Smart Mobility Strategy*» (COM (2020) 789) ha definito le linee di indirizzo per una transizione sostenibile del settore dei trasporti, annoverandovi la trasformazione delle infrastrutture portuali in *hub* multimodali a zero emissioni, destinati a fungere

---

([14]) La transizione verso l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050 era già stata delineata nella comunicazione del 28 novembre 2018, intitolata «Un pianeta pulito per tutti. Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra» (COM (2018) 773 *final*).

([15]) La Commissione europea è tenuta a valutare, ogni cinque anni, i progressi collettivi e le misure nazionali adottate dagli Stati membri ai fini del conseguimento dell'obiettivo di neutralità climatica (art. 6 e 7). La Comunicazione del 6 febbraio 2024 (COM (2024) 63 *final*) ha raccomandato un ulteriore traguardo intermedio, consistente nella riduzione del 90% delle emissioni nette di gas serra entro il 2040, rispetto ai livelli del 1990.

([16]) Si tratta della mitigazione dei cambiamenti climatici, l'adattamento agli stessi, l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine, la transizione verso un'economia circolare, la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, nonché la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (art. 9).

([17]) Come si esaminerà in seguito, il principio «non arrecare un danno significativo» (DNSH, *Do Not Significant Harm*) condiziona l'accesso ai finanziamenti di cui al dispositivo per la ripresa e la resilienza (art. 5 reg. (UE) 2021/241).

da poli energetici integrati per la produzione e distribuzione di energia rinnovabile, idrogeno e altri combustibili a basse emissioni di carbonio, nonché da laboratori per l'economia circolare e il riutilizzo dei rifiuti.

3.2. *Il pacchetto legislativo «Fit for 55%»* – Per attuare gli obiettivi del *Green Deal* europeo, recepiti dalla Normativa europea sul clima, la Commissione europea ha adottato il pacchetto «*Fit for 55%*», un complesso organico di proposte legislative, tutte orientate verso il conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti per il 2030 ([18]).

Nel novero delle misure promosse, assumono specifica rilevanza ai fini della transizione verde nel settore della portualità e dello *shipping* tre strumenti normativi: (a) il reg. (UE) 2023/1804 del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR, *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) ([19]); (b) il reg. (UE) 2023/1805 del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo (*FuelEU Maritime Regulation*); (c) l'estensione del sistema di scambio delle quote di emissioni (EU ETS, *European Union Emission Trading System*) al trasporto marittimo.

Il reg. (UE) 2023/1804, innanzitutto, impegna gli Stati membri a realizzare una rete capillare di infrastrutture per la ricarica elettrica o il rifornimento con combustibili alternativi ([20]) delle navi e dei veicoli stradali. In particolare, stabilisce l'obiettivo di garantire, lungo la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ed entro il 31 dicembre 2029, una fornitura minima di elettricità da terra (OPS, *Onshore Power Supply*) per le navi portacontainer e le navi passeggeri, nei porti marittimi che

---

([18]) Comunicazione del 14 luglio 2021 (COM (2021) 550 *final*).

([19]) Il reg. (UE) 2023/1804 abroga la dir. 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 (DAFI, *Directive on Alternative Fuels Infrastructures*), informandone la disciplina agli obiettivi del *Green Deal* europeo.

([20]) Per «combustibili alternativi» si intendono i «combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nell'energia utilizzata per il trasporto» (art. 2, n. 4, AFIR). La definizione ricomprende: (a) i «combustibili a zero emissioni», quali l'idrogeno, l'ammoniaca e l'energia elettrica; (b) i «combustibili rinnovabili» derivanti da biomassa, come il biogas o i biocarburanti, nonché i combustibili sintetici e paraffinici prodotti da energia rinnovabile; (c) i «combustibili non rinnovabili», come il gas naturale, in forma gassosa (GNC, gas naturale compresso) o liquefatta (GNL, gas naturale liquefatto), il gas di petrolio liquefatto (GPL) e i combustibili sintetici prodotti da energia non rinnovabile.

superino determinate soglie di traffico annuo ([21]), nonché nei porti fluviali e lacuali ([22]), nell'ottica di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree limitrofe ([23]).

A seguire, il reg. (UE) 2023/1805 muove lungo due direttrici. In primo luogo, stabilisce limiti massimi per l'intensità media annua di gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalle navi di stazza lorda superiore alle 5.000 ton. facenti scalo nei porti europei, indipendentemente dalla bandiera issata, al precipuo scopo di conseguire, su base graduale e progressiva, una riduzione dell'80% delle emissioni di anidride carbonica, metano e protossido di azoto, rispetto ai livelli del 2020 ([24]). In secondo luogo, per ridurre l'inquinamento atmosferico nelle aree portuali, introduce l'obbligo, per le navi portacontainer e passeggeri attraccate in banchina, di alimentare i motori ausiliari collegandosi agli impianti OPS per il *cold ironing*, salvo ipotesi eccezionali. La prescrizione si applicherà, a partire dal 1 gennaio 2030, nei porti della rete centrale TEN-T che, ai sensi dell'art. 9 AFIR, superino determinate soglie di traffico annuo e, dal 1 gennaio 2035, in tutti i porti dell'Unione europea dotati di banchine elettrificate ([25]).

([21]) L'obbligo di elettrificazione delle banchine scatta ogniqualvolta si registri, nell'arco di un triennio, un numero medio annuo di scali di navi di stazza lorda superiore a 5.000 ton. superiore a cento per le navi portacontainer, a quaranta per le navi ro-ro passeggeri e le unità veloci da passeggeri e a venticinque per le altre navi passeggeri. I porti della rete centrale TEN-T che superano tali soglie devono garantire la fornitura di energia elettrica da terra per almeno il 90% degli scali di tali navi (art. 9 AFIR).

([22]) Gli Stati membri, entro il 31 dicembre 2029, devono realizzare, lungo i porti di navigazione interna della rete globale TEN-T, almeno un'installazione che fornisca energia elettrica alle navi adibite alla navigazione interna (art. 10 AFIR).

([23]) F.M. Di Majo, *I prossimi scenari ambientali europei nel settore marittimo e problematiche giuridiche nell'attuazione delle future normative*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 217, 232 ss.; F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, cit., 595 ss.; S. Magnosi, *Shipping e nuove forme di energia: brevi considerazioni su alcune recenti iniziative dell'Unione europea*, in *Rivista di diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2025, 339, 344 ss.

([24]) Gli obiettivi di riduzione sono articolati per fasce temporali progressive: il 2% entro il 2025, il 6% entro il 2030, il 14,5% entro il 2035, il 31% entro il 2040, il 62% entro il 2045 e l'80% entro il 2050 (art. 4 *FuelEU Maritime Regulation*). Il calcolo delle emissioni è effettuato considerando l'impronta carbonica dell'intero ciclo di vita dei combustibili utilizzati a bordo, dal processo produttivo o estrattivo al trasporto e stoccaggio, sino alla combustione finale (*Well-to-Wake*). In ossequio al principio di neutralità tecnologica, gli armatori sono liberi di scegliere i combustibili e le tecnologie da utilizzare per conformarsi ai *target* prescritti.

([25]) Le navi portacontainer e passeggeri sono esonerate dall'obbligo di rifornirsi tramite *cold ironing* nelle ipotesi di cui all'art. 6, § 5, reg. *FuelEU Maritime*, nel cui novero rientrano: l'ormeggio in banchina per un lasso di tempo inferiore a due ore; gli scali non programmati per motivi di sicurezza o salvataggio di vite umane in mare; le situazioni di

È inoltre previsto un meccanismo di certificazione, presidiato da norme sanzionatorie. Le navi facenti scalo nei porti dell'Unione europea devono, infatti, essere dotate di un certificato di conformità *FuelEU Maritime*, valido per un periodo di 18 mesi, rilasciato da un verificatore accreditato, attestante la conformità alle prescrizioni inerenti all'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo e all'uso degli impianti di *cold* ironing all'ormeggio (art. 24 reg. *FuelEU Maritime*) ([26]).

Infine, la dir. (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023 ha apportato modifiche alla dir. 2003/87/CE del 13 ottobre 2003 (d'ora innanzi «Direttiva EU ETS»), estendendo il sistema europeo di scambio delle emissioni (*EU ETS, European Union Emissions Trading System*) al settore del trasporto marittimo: a partire dal 1° gennaio 2024, le compagnie di navigazione sono tenute ad acquistare sul mercato europeo del carbonio quote di emissione (*emission allowances*) corrispondenti alle emissioni di CO_2 prodotte dalle navi di stazza lorda superiore alle 5.000 ton. che effettuino viaggi da o verso i porti dell'Unione europea, nonché per i viaggi intraunionali (art. 3-*bis*, dir. EU ETS) ([27]).

3.3. *I canali di finanziamento per la transizione verde* – L'Unione europea ha stanziato cospicue risorse che possono essere destinate a sostegno della transizione ecologica della portualità e dello *shipping*.

In merito, è opportuno distinguere i canali di finanziamento ordinari, ascrivibili al Quadro Finanziario Pluriennale relativo al settennato

---

emergenza; l'impiego di tecnologie a emissioni zero conformi alle prescrizioni unionali; l'indisponibilità di punti di connessione OPS nel porto; l'incompatibilità tecnica tra l'impianto a terra del porto e le apparecchiature di bordo certificate; l'instabilità eccezionale della rete elettrica.

([26]) F.M. Di Majo, *I prossimi scenari ambientali europei nel settore marittimo,* cit., 223 ss.; F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, cit., 598 ss.

([27]) Il meccanismo *cap and trade*, volto a rendere più oneroso l'impiego di combustibili fossili, si applica al 100% delle emissioni prodotte durante i viaggi intraunionali e dalle navi ormeggiate nei porti soggetti alla giurisdizione degli Stati membri, mentre per i viaggi in arrivo o in partenza dall'Unione europea si applica al 50% delle emissioni (art. 3-*octies bis*, dir. EU ETS). L'estensione del sistema ETS opera su base graduale: le compagnie sono, infatti, tenute a restituire le quote corrispondenti al 70% delle emissioni verificate per il 2025 e al 100% a partire dal 2026 (art. 3-*octies ter*). Per approfondimenti si vedano F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, cit., 602 ss.; A. Giorgetta, *Il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'Unione Europea (EU ETS). Riflessioni sulle sue implicazioni nel contenzioso climatico verso le imprese*, in *Dir. pol. trasp.*, 2024, 11.

2021-2027 (QFP 2021-2027) ([28]), da quelli straordinari, istituiti nell'ambito del *Next Generation EU* (NGEU), strumento eccezionale e temporaneo, concepito per sostenere la ripresa economica degli Stati membri a seguito della pandemia di Covid-19 ([29]). In aggiunta, merita menzione il Fondo per l'Innovazione (*Innovation Fund*) ([30]), che si colloca su un binario autonomo, essendo alimentato dai ricavi provenienti dall'*EU ETS*.

Prendendo le mosse dai primi, il Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF, *Connecting Europe Facility*), disciplinato dal reg. (UE) 2021/1153 del 7 luglio 2021, assume un ruolo preminente, poiché mira ad accelerare gli investimenti, sia pubblici sia privati, in «progetti di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale (art. 3), contribuendo, per almeno il 60% della propria dotazione finanziaria globale, all'azione di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento agli stessi (art. 4) ([31]).

([28]) Il QFP 2021-2027 è stato istituito con reg. (UE) 2020/2093 del 17 dicembre 2020. Il bilancio, che deve indefettibilmente chiudersi in pareggio, è finanziato, innanzitutto, dalle risorse proprie dell'Unione, provenienti dalla riscossione dei dazi doganali sulle importazioni (10-15%), dal gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) degli Stati membri, dai prelievi sul reddito nazionale lordo (RNL) degli Stati membri (60-70%) e dai contributi nazionali calcolati in base alla quantità dei rifiuti non riciclati di imballaggi in plastica (3-4%). Ulteriori entrate promanano dalle imposte sulle retribuzioni del personale UE, dai contributi versati dai Paesi terzi a favore dei programmi dell'Unione europea, dai pagamenti degli interessi e dalle ammende corrisposte dalle imprese che violano la normativa unionale e dal saldo positivo dell'esercizio precedente (2-8%). La spesa ordinaria dell'Unione non può essere finanziata mediante prestiti.

([29]) Il reg. (UE) 2020/2094 del 14 dicembre 2020 ha istituito lo strumento di ripresa dell'Unione europea (EURI, *European Union Recovery Instrument*), prevedendo lo stanziamento, attraverso sovvenzioni e prestiti, di 750 miliardi di euro a favore degli Stati membri. Tali risorse sono state eccezionalmente reperite tramite la contrazione di prestiti sul mercato dei capitali, da restituire nel 2058. Cfr. M. De Bellis, T*he NGEU and the Energy Crisis: the Shifting Boundaries of Conditionality*, in *European Papers*, 2024, 1147, 1119 ss.

([30]) Il funzionamento dell'*Innovation Fund* è disciplinato dal reg. delegato (UE) 2019/856 del 26 febbraio 2019, emanato dalla Commissione europea sulla base della delega conferitale ai sensi dell'art. 10-*bis*, § 8, della dir. 2003/87/CE del 13 ottobre 2003, come risultante a seguito delle modifiche apportate dalla dir. (UE) 2018/410 del 14 marzo 2018.

([31]) I «progetti di interesse comune» sono individuati dal reg. (UE) n. 2024/1679, dal reg. (UE) 2022/869 e dall'art. 8, reg. (UE) 2021/1153 afferenti, rispettivamente, ai settori dei trasporti, dell'energia e del digitale. Innanzitutto, la strategia di pianificazione, sviluppo e gestione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T, *Trans-European Transport Network*) informa l'obiettivo di rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione ai principi di sostenibilità e resilienza delle infrastrutture di fronte alle perturbazioni e ai cambiamenti climatici (art. 4 e 5, reg. (UE) 2024/1679). In particolare, gli investimenti nei porti marittimi o fluviali possono contribuire: (*a*) al miglioramento delle connessioni intermodali; (*b*) all'ottimizzazione dei processi di digitalizzazione e automazione; (c) alla promozio-

Il sostegno viene fornito attraverso l'erogazione di sovvenzioni, con diversi tassi di co-finanziamento a seconda della tipologia di progetto (art. 15) ([32]), ovvero la commissione di appalti (art. 6, § 2), eventualmente in combinazione con i finanziamenti della Banca europea per gli investimenti (EIB, *European Investment Bank*) o di altri istituti finanziari pubblici o privati (art. 17).

Salvo giustificate eccezioni, i potenziali beneficiari di tali misure sono le persone giuridiche stabilite in uno Stato membro, in un territo-

---

ne di tecnologie emergenti e all'adozione di navi alimentate con combustibili alternativi a emissioni di carbonio basse o nulle, tramite ecoincentivi o la costruzione di infrastrutture dedicate (ad esempio, banchine elettrificate); (*d*) al rafforzamento della resilienza delle catene logistiche di fronte a eventi climatici estremi; (*e*) alla promozione dei collegamenti marittimi a corto raggio (*short sea shipping*) per il trasporto di persone e merci (art. 24, 28, 44 e 45, reg. (UE) 2024/1679). Per approfondimenti si vedano A. Marino, *Infrastruttura marittima e sistema porto nella pianificazione delle reti TEN-T*, in *Riv. dir. nav*., 2020, 23; M.A. Stefanelli, *Politiche industriali alla luce del nuovo framework giuridico europeo digitale e "green": le piattaforme eFTI e la rete transeuropea dei trasporti*, in *Dir. mar*., 2024, 711; G. Rugani, *La mobilità "green" e "smart" nel diritto dell'Unione europea: punti di forza e limiti delle attuali normative*, in *Studi sull'integrazione europea*, 2025, 105; E. Vermiglio, *New Challenges for Italian Ports in European Maritime Space*, in *Book of Proceedings of the 5th International Scientific Conference on Maritime* Law, Spalato, 2025, 217, 224 ss. Parimenti, per quanto concerne l'implementazione della rete transeuropea dell'energia (TEN-E, *Trans-European Energy Network*), i progetti di interesse comune devono contribuire agli obiettivi dell'Unione europea in materia di transizione energetica, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici (art. 1, § 1, e 4, § 2, lett. *e*, iii, reg. (UE) 2022/869). Segnatamente, si ritiene possano concorrere alla transizione verde del settore dello *shipping* gli investimenti in impianti per elettrolizzatori, quelli in infrastrutture per la gestione della filiera dell'idrogeno (*hydrogen valleys*) o per la produzione e stoccaggio di energia elettrica da fonti rinnovabili, oltre che l'implementazione di piattaforme digitali, sistemi di controllo e sensoristica in grado di monitorare il funzionamento delle reti di approvvigionamento (All. II, reg. (UE) 2022/869). Nel settore digitale, infine, le iniziative progettuali possono consistere nell'estensione della copertura della rete 5G lungo i principali assi di trasporto (art. 8, § 4, reg. (UE) 2021/1153), per ottimizzare lo scambio di informazioni tra gli operatori economici, il porto e i servizi di gestione del traffico. In merito, la condivisione di informazioni affidabili e aggiornate sull'ubicazione di ciascuna nave, sulla sua velocità e sui luoghi di consegna o ritiro delle merci è suscettibile di contribuire, sia pur indirettamente, agli obiettivi di sostenibilità, ove vengano implementate politiche di assegnazione degli *slot* portuali tese a ottimizzare, in ossequio alla logica del *Just in time* (JIT) i tempi di ancoraggio, ormeggio, caricazione e scaricazione, onde consentire alle navi in partenza o arrivo di regolare, su base volontaria, il consumo di carburante e, conseguentemente, le emissioni di gas a effetto serra, in linea con le pratiche di *slow steaming*. Cfr. F. Salerno, *Transizione ecologica e trasporto marittimo*, cit., 578 s.

([32]) Fra le azioni ammissibili al finanziamento rientrano gli studi, i lavori e le altre misure di accompagnamento necessarie per la gestione e l'attuazione del CEF e degli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e delle infrastrutture energetiche europee (TEN-E) (art. 9, reg. (UE) 2021/1153).

rio d'oltremare o in un Paese terzo associato al CEF ([33]), ovvero costituite a norma del diritto dell'Unione europea (art. 11, § 2); le richieste di finanziamento, tuttavia, possono essere esclusivamente presentate dagli Stati membri ovvero, previa intesa con gli stessi, da enti pubblici o privati (art. 11, § 6) ([34]). Le *Authorities* portuali, *ex lege* qualificate come enti pubblici non economici a ordinamento speciale (art. 6, comma 5, l. 28 gennaio 1994 n. 84, d'ora innanzi «Legge Porti») rientrano dunque tra i destinatari d'elezione delle risorse unionali ([35]).

Le proposte sono selezionate tenendo conto di una molteplicità di criteri di aggiudicazione, tra cui l'impatto economico, sociale e ambientale del progetto (art. 14, § 1, lett. *a*), la coerenza con i piani unionali e nazionali per l'energia e il clima (art. 14, § 1, lett. *l*) e la resilienza agli effetti avversi dei cambiamenti climatici (art. 14, § 2). A seguire, l'ammontare del sostegno finanziario concesso ai progetti vincitori del bando, le condizioni da rispettare e le modalità di attuazione degli stessi sono definite dalla Commissione europea con atto di esecuzione (art. 21).

Oltre al CEF, ulteriori strumenti possono contribuire, sia pur indirettamente, allo sviluppo economico sostenibile della portualità e dello *shipping*: la politica di coesione ([36]), Orizzonte Europa (*Horizon Euro-*

([33]) Le persone giuridiche stabilite in uno Stato terzo non associato al CEF possono essere eccezionalmente ammesse al sostegno finanziario dell'Unione ove ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale o di un progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile (art. 11 § 5, reg. (UE) 2021/1153).

([34]) I singoli Stati membri possono, peraltro, decidere che, per un programma di lavoro specifico o per singole categorie di domande, le proposte possano essere presentate senza il loro accordo.

([35]) Ad esempio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO) risulta tra i beneficiari del progetto *European flagship action for cold ironing in ports* (EALING), coordinato dalla *Fundación Valenciaport* e consistente nella realizzazione di uno studio sulla fattibilità tecnica, finanziaria, giuridica e ambientale dell'implementazione di banchine elettriche in sedici porti marittimi dell'Unione europea.

([36]) La politica di coesione dell'Unione europea, disciplinata dal reg. (UE) 2021/1060 del 24 giugno 2021, mira a ridurre le disparità economiche, sociali e territoriali tra le regioni europee. Le risorse stanziate, pari a circa 372 miliardi di euro, sono veicolate attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (ERDF, *European Regional Development Fund)*, che sostiene, tra le altre cose, la connettività digitale e la transizione verso un economia a basse emissioni di carbonio, il Fondo Sociale Europeo (ESF, *European Social Fund*), orientato alla promozione del capitale umano, e il Fondo di Coesione (CF, *Cohesion Fund*), riservato agli Stati membri con un reddito nazionale lordo *pro capite* inferiore al 90% della media UE e teso a promuovere, tramite sovvenzioni, investimenti ad alta intensità di capitale sulla rete di trasporti e in materia ambientale (ad esempio,

pe) ([37]) e il Programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) ([38]).

Venendo al *Next Generation EU*, altresì noto come *Recovery Fund*, sono stati complessivamente mobilitati 806 miliardi di euro, soggetti ad adeguamento in funzione dell'andamento inflattivo. Il pacchetto di stimolo veicola diversi programmi di finanziamento, come il Fondo per una Transizione Giusta (*Just Transition Fund*), funzionale alla riconversione economica delle regioni maggiormente dipendenti dai combustibili fossili. Il pilastro centrale è tuttavia costituito dal Dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF, *Recovery and Resilience Facility*), le cui modalità di erogazione sono definite in dettaglio dal reg. (UE) 2021/241 (d'ora innanzi «Regolamento dispositivo»).

Tale strumento prevede lo stanziamento, a favore degli Stati membri, di circa 724 miliardi di euro, tra sovvenzioni (338 miliardi) e prestiti (386 miliardi), subordinandone l'erogazione a una logica di rigida condizionalità. Gli aspiranti beneficiari sono difatti tenuti a definire, in cooperazione con la Commissione europea, un programma di riforme e investimenti (art. 17, § 1, reg. dispositivo), denominato Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ([39]). Segnatamente la strategia proposta, oltre a vincolare almeno il 37% e il 20% delle risorse complessivamente richieste rispettivamente alla transizione verde e digitale, non deve arrecare, in aderenza al principio «*Do Not Significant Harm*» (DNSH), un danno significativo agli obiettivi ambientali di cui all'art. 17, reg. tasso-

---

impianti per la gestione dei rifiuti o per la depurazione delle acque, energie rinnovabili, bonifica siti inquinati, ecc.).

([37]) Il programma *Horizon Europe*, istituito con reg. (UE) 2021/695 del 28 aprile 2021, è volto a sostenere la ricerca accademica e industriale, anche nei settori strategici della transizione verde e digitale,

([38]) Il Programma LIFE afferente al reg. (UE) 2021/783, finanzia progetti in materia di sostenibilità ambientale, resilienza climatica e transizione energetica, quali la promozione di modelli di economia circolare, lo sviluppo di tecnologie innovative e l'implementazione di piani ambientali a livello nazionale o regionale.

([39]) A seguito dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, l'Unione europea, con reg. (UE) 2023/435, ha integrato la dotazione finanziaria del *Next Generation* EU con le risorse provenienti dal piano *REPowerEU*. Gli Stati membri beneficiari delle misure di sostegno sono stati conseguentemente invitati a includere nei rispettivi Piani nazionali di ripresa e resilienza un capitolo contenente misure volte a ridurre, progressivamente, la propria dipendenza dai combustibili fossili, quali, a titolo esemplificativo, la diversificazione delle fonti di approvvigionamento di gas, ivi incluso il gas naturale liquefatto (GNL), la produzione e diffusione di biometano sostenibile e idrogeno rinnovabile o la diffusione di energie rinnovabili (art. 21-*quater*, § 3).

nomia, inerenti – giova ricordare – alla protezione dell'atmosfera, della biosfera e dell'idrosfera, alla promozione dell'economia circolare e agli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici (art. 19, § 3, *d*, *e*, *f*, reg. dispositivo) ([40]).

Infine, il Fondo per l'Innovazione – la cui dotazione, come anticipato, è correlata alla vendita all'asta delle quote del sistema europeo di scambio delle emissioni ([41]) – è gestito dall'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA, *European Climate, Infrastructure and Environment Environment Executive Agency*), con il supporto della Banca europea per gli investimenti (EIB, *European Investment Bank*).

Il meccanismo, il cui funzionamento è disciplinato dal reg. delegato (UE) 2019/856 del 26 febbraio 2019, è volto a sostenere finanziariamente, tramite sovvenzioni o contributi a operazioni di finanziamento misto, l'innovazione nelle tecniche, nei processi e nelle tecnologie di decarbonizzazione (art. 10-*bis*, § 8, dir. 2003/87/CE) ([42]). Le proposte sono selezionate all'esito di procedure di gara competitive, tenuto conto di una serie di parametri, quali il potenziale di prevenzione delle emissioni di gas a effetto serra, il grado di maturità del progetto, il livello di innovazione rispetto allo stato dell'arte, la futura viabilità dell'iniziativa e l'efficienza in termini di costi (art. 3, lett. *a*, e 11 reg. delegato (UE) 2019/856).

([40]) Cfr. A. Crismani - B.A. Masso, «*Green Ports*», cit., 228 s.

([41]) La dir. 2023/959/UE del 10 maggio 2023 ha esteso l'ambito di applicazione del meccanismo EU ETS, di cui alla dir. 2003/87/CE, alle attività di trasporto marittimo, e segnatamente alle emissioni di gas a effetto serra rilasciate dalle navi di stazza pari o superiore alle 5000 ton., adibite al trasporto di persone o merci a fini commerciali ovvero, a partire dal 31 dicembre 2026, *offshore* (art. 3-*bis*, dir. 2003/87/CE). Il sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV, *Monitoring, Reporting and Verification)* delle emissioni di gas a effetto serra (biossido di carbonio, metano, protossido di azoto) generate dal trasporto marittimo è invece disciplinato dal reg. (UE) 2015/757 del 29 aprile 2015.

([42]) Tra i progetti finanziati dall'*Innovation Fund* figura il progetto «*GreenMotril*», volto a trasformare, entro il 1 gennaio 2027, il porto spagnolo di Motril nel primo scalo europeo in grado di operare (anche) in modalità autonoma (*off grid*) rispetto alla rete elettrica terrestre, attraverso lo sviluppo di una comunità energetica autogestita basata sull'integrazione di impianti fotovoltaici, sistemi di stoccaggio e banchine elettrificate (OPS, *Onshore Power Supply*), tramite un sistema informatico gestionale (*Multi-Energy Management System*), che consente di monitorarne e coordinarne il funzionamento grazie ad algoritmi avanzati.

3.4. *La European Sea Ports Organisation* – La *European Sea Ports Organisation* (ESPO) è un'organizzazione indipendente avente sede a Bruxelles, in Belgio. L'associazione, fondata nel 1993, rappresenta gli interessi dei porti marittimi degli Stati membri dell'Unione europea e, al di fuori di essa, della Norvegia presso le istituzioni eurounitarie ([43]).

Tra i numerosi scopi perseguiti dall'associazione figurano la promozione, nel settore portuale, della concorrenza leale e dei più elevati standard di sicurezza e di protezione dell'ambiente. A tal fine, l'ESPO esercita un'attività di *advocacy* presso i decisori politici, per influenzarne indirettamente l'agenda.

Sul piano della produzione normativa, preme osservare, l'organizzazione ha elaborato linee-guida volte a uniformare l'approccio alla gestione ambientale dei porti europei a essa affiliati, fornendo alle *Authorities* modelli operativi e indirizzi strategici condivisi. Questo strumentario di *soft law*, sviluppatosi a partire dall'*Environmental Code of Practice* del 1994 e dalle indagini ambientali del 1996 e del 2004, trova oggi la sua sistematizzazione più compiuta nella *Green Guide* del 2021, corredata da un database digitale delle *best practice* di settore.

Sul versante operativo, invece, all'interno di ESPO opera la rete *EcoPorts* ([44]), che impegna gli associati a eseguire, ogni due anni, un'autovalutazione del proprio programma di gestione ambientale, identificando gli eventuali fattori di rischio (SDM, *Self Diagnosis Method*), nonché a implementare il *Port Environmental Review System* (PERS), uno standard di gestione ambientale specifico per il settore portuale, che recepisce i requisiti di cui alla norma ISO 14001 ([45]).

([43]) Ciascuno Stato membro dispone di tre delegati con diritto di voto nell'Assemblea Generale (*General Assembly*) e di un delegato nel Comitato Esecutivo (*Executive Committee*). Partecipano inoltre, in qualità di osservatori, delegati dell'Albania, dell'Islanda, di Israele, del Montenegro, dell'Ucraina e del Regno Unito. I comitati tecnici specializzati (*technical committees*), composti e presieduti da esperti provenienti dai porti membri e coordinati dal personale dell'ESPO, svolgono una funzione di supporto tecnico e consultivo su molteplici materie (ad esempio, la logistica e l'industria, il trasporto intermodale, la facilitazione degli scambi commerciali, ecc.).

([44]) In Italia, aderiscono alla rete *EcoPorts* i porti di Brindisi, Bari, Barletta, Manfredonia e Monopoli.

([45]) Lo Standard ISO 14001 è una norma tecnica elaborata dall'Organizzazione internazionale per la normazione per agevolare l'implementazione, a livello organizzativo, di un sistema di gestione ambientale. Il PERS ne informa i requisiti alle specificità del settore portuale, integrandovi le raccomandazioni politiche dell'ESPO. La *compliance* allo schema gestionale è oggetto di apposita certificazione, avente validità biennale e soggetta

4. *Il livello domestico. La strategia nazionale per la transizione ecologica della portualità* – I documenti di programmazione, generale e settoriale, adottati dal governo italiano, in coerenza con le politiche definite a livello unionale, includono la transizione ecologica tra le aree prioritarie di intervento.

Innanzitutto, il Piano Strategico Nazionale di Portualità e Logistica (PSNPL) – approvato con d.p.c.m. 26 agosto 2015 n. 188, in attuazione delle previsioni di cui all'art. 29, d.l. 133/2014, mod. con l. 11 novembre 2014 n. 164 – annovera, tra i propri obiettivi, l'implementazione di «misure per sostenere l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti», rinviandone l'attuazione a successivi atti normativi, regolamentari e organizzativi, senza specificare i profili inerenti alle tempistiche e alla dotazione finanziaria ([46]).

Sulla scorta di tale previsione, è stato introdotto, con l'art. 5, d.lg. 4 agosto 2016, n. 169, l'obbligo per le AdSP di redigere, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulla base delle linee-guida adottate dal Ministero dell'ambiente ([47]), un Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP), quale strumento di programmazione strategica finalizzato all'efficientamento energetico delle infrastrutture e alla promozione dell'impiego di fonti rinnovabili in ambito portuale, in coerenza con le politiche promosse a livello unionale.

Nel medesimo periodo veniva altresì ipotizzata l'introduzione di un fondo nazionale per i «*Green Ports*», per cofinanziare le iniziative coerenti con i piani energetici ambientali, unitamente all'adozione di misure incentivanti per il rinnovo ecocompatibile delle flotte ([48]): le sperimentazioni volte a promuovere la transizione verde degli scali portuali

---

alla revisione del *Lloyd's Register Quality Assurance* (LRQA), società di classificazione con sede nei Paesi Bassi.

([46]) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *Piano strategico nazionale della portualità della logistica*, 2015, 24 ss.

([47]) Le «Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali – DEAS» sono state adottate con decreto 17 dicembre 2018 n. 408 dalla Direzione Generale per il clima e l'energia dell'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del tare (MATTM), di concerto con la Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

([48]) Camera dei deputati (XVII Legislatura), Servizio Studi – Dipartimento trasporti, *Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica* (Scheda di lettura), Atti del Governo n. 195, 21 luglio 2015, 23.

– quali, a titolo esemplificativo, gli interventi per l'elettrificazione delle banchine, la pulizia dei fondali, la riduzione della produzione di inquinanti o l'efficientamento dei consumi energetici – operavano, infatti, al di fuori di una regia operativa coordinata dallo Stato centrale ed erano sostenute principalmente attraverso i canali di finanziamento a gestione diretta dell'Unione europea ([49]).

È, tuttavia, con l'approvazione del PNRR italiano ([50]) che si assiste a un effettivo cambio di paradigma: lo schema di finanziamento – strutturato in «missioni», che a loro volta si articolano in «componenti», recanti indicazione delle «riforme» e degli «investimenti» ritenuti opportuni ai fini della ripresa economica del Paese ([51]) – menziona puntualmente le risorse finanziarie richieste, la cui erogazione è subordinata al rispetto di un cronoprogramma, composto da scadenze intermedie (*milestones*) e finali (*target*).

La versione più aggiornata del piano mobilita il 39% delle risorse a sostegno della transizione verde. Tra le aree di intervento sono, peraltro, espressamente contemplate, accanto alla digitalizzazione del sistema logistico e al rafforzamento delle connessioni intermodali con le linee ferroviarie, misure volte a trainare la sostenibilità ambientale e la riconversione energetica del settore portuale: la seconda «componente» della terza «missione», denominata «Intermodalità e logistica integrata», veicola, infatti, la semplificazione normativa delle procedure di autorizzazione per la costruzione di impianti di *cold ironing* ([52])

([49]) Ministero dell'economia e delle finanze, *Allegato al Documento di economia e finanza 2017 - Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*, 11 aprile 2017, 106.

([50]) Il PNRR italiano, approvato il 13 luglio 2021 con Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea e sottoposto a diverse revisioni, dispone di uno stanziamento complessivo pari a 194 miliardi di euro, tra prestiti (122,6 miliardi) e sovvenzioni (71,8 miliardi). Cfr. A. Romagnoli, *op. cit.*, 260; F. Salerno, *op. cit.*, 609 s.

([51]) La struttura del PNRR originario si articolava in sei Missioni, sedici Componenti e quarantatre ambiti di intervento. Cfr. A. Crismani - B.A. Masso, «*Green Ports*», cit., 232 s. Le modifiche apportate l'8 dicembre 2023 hanno introdotto una settima Missione che, recependo le linee di indirizzo definite nel piano *REPowerEU*, prevede una serie di interventi volti a promuovere la transizione verde nei settori pubblico e privato, promuovendo, anche attraverso strumenti finanziari e incentivi (ad esempio, misure di accesso al credito o crediti di imposta), l'efficienza energetica, la decarbonizzazione dell'economia, le catene del valore dell'idrogeno e delle energie rinnovabili, il recupero e il riciclaggio di materie prime e la formazione del capitale umano.

([52]) Il «*cold ironing*» – altresì conosciuto come *onshore power supply* (OPS) o *shore-to-ship power* – è un sistema che consente di erogare energia elettrica alle navi ormeggiate in porto, tramite strutture, opere e impianti, fissi o mobili, realizzati sulla terraferma (art. 34-*bis* d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, conv. con l. 28 febbraio 2020, n. 8, come mod.

nei porti italiani (Riforma 1.3) ([53]) e la conseguente realizzazione di banchine elettrificate (Investimento 2.3) ([54]), nonché il progetto «*Green*

---

dall'art. 3, comma 1, lett. *a*, l. 30 dicembre 2023, n. 214; art. 2, n. 64, reg. (UE) 2023/1804 del 13 settembre 2023). Si tratta, in particolare, di una soluzione tecnica che, durante la fase di stazionamento in banchina, permette di alimentare, tramite connessione alla rete elettrica, i motori ausiliari della nave – i quali, a differenza dei motori di propulsione, rimangono accesi per garantire la continuità dei servizi di bordo (ad esempio, l'illuminazione, il riscaldamento, il condizionamento dell'aria) e lo svolgimento delle operazioni di movimentazione del carico – con una conseguente riduzione delle emissioni acustiche e inquinanti (25% di anidride carbonica, 95% del particolato e ossido di azoto). L'installazione di impianti OPS, pare nondimeno opportuno evidenziare, in alcun modo incide sui fumi prodotti dai motori termici principali durante le fasi di ingresso in porto o di attracco in banchina. Sul punto, cfr. R. Lombardi, *Porti verdi e sostenibilità del trasporto marittimo,* cit., 189 ss.; A. Crismani - B.A. Masso, «*Green ports*», cit., 234 ss.; L. Provenzano, *Green Ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 594 ss.

([53]) La semplificazione dell'*iter* procedurale è finalizzata a mobilizzare gli investimenti da parte delle AdSP. L'art. 33 [...] ha subordinato la costruzione e l'esercizio degli impianti di *cold ironing* al rilascio di un'autorizzazione unica da parte della Regione competente, nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio storico-artistico. Il provvedimento è emanato all'esito di una conferenza di servizi promossa dall'AdSP o dalla stessa amministrazione regionale, entro un termine massimo non superiore a centoventi giorni, ovvero a centottanta, nel caso in cui sia necessario procedere a una valutazione di impatto ambientale.

([54]) È prevista l'entrata in funzione, entro il 2026, di almeno quindici infrastrutture di *cold ironing* in almeno dieci porti. Ai fini dell'elettrificazione delle banchine, il «Piano nazionale complementare» (PNC) al PNRR, approvato con d.l. 6 maggio 2021 n. 59, conv. con l. 1° luglio 2021 n. 101, ha stanziato, fino al 2026, una somma complessiva di 700 milioni di euro. L'ambizioso piano di investimenti pubblici serve a superare le principali criticità associate alla tecnologia OPS: in primo luogo, gli ingenti costi di implementazione con ritorno economico pressoché nullo, che scoraggiano gli investitori privati; in secondo luogo, la scarsa domanda da parte degli armatori che, in assenza di adeguati incentivi, dovrebbero sostenere costi significativi per rinnovare le proprie flotte; in terzo luogo, l'insufficiente capacità della rete elettrica, che richiede la realizzazione o il potenziamento delle centrali elettriche ubicate all'interno o in prossimità delle aree portuali; infine, la scarsa competitività economica delle tariffe elettriche a uso industriale rispetto ai costi di autoproduzione di energia elettrica a bordo della nave. Sul punto, si veda A. Crismani-B.A. Masso, «*Green ports*», cit., 236. L'approccio italiano, informato a una logica «*one size fits all*», si discosta dal paradigma promosso in sede unionale, che al contrario subordina la programmazione degli interventi di elettrificazione delle banchine al superamento di un vaglio di opportunità: l'art. 9, reg. (UE) 2023/1804, concernente la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, incoraggia infatti gli Stati a realizzare, entro il 2029, tali investimenti infrastrutturali nei porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti in cui il numero medio di scali effettuato da navi di stazza lorda superiore alle 5.000 ton. in un triennio superi una determinata soglia (100 per le portacontainer, 40 per le navi ro-ro e le unità veloci per il trasporto passeggeri, 25 per le restanti tipologie di navi). Parimenti l'ESPO, nella comunicazione del 24 marzo 2021, intitolata «*Towards an intelligent legislative framework for Onshore Power Supply (OPS): Europe's fully support more OPS where it makes sense*» raccomanda alle *Authorities* portuali di svolgere un'analisi costi-benefici, che prenda in considerazione una

ports» (Investimento 1.1), che prevede una spesa complessiva di 270 milioni di euro per finanziare, all'esito di una procedura di selezione per aggiudicazione, opere di appalto verdi indicate dalle AdSP nei rispetti DEASP al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili, la realizzazione od ottimizzazione delle infrastrutture energetiche, l'efficientamento energetico degli edifici e dei sistemi di illuminazione, l'impiego di mezzi di trasporto elettrici per la movimentazione interna tra porti e interporti e la riduzione delle emissioni inquinanti delle navi in banchina (ad esempio, attraverso l'elettrificazione delle banchine e la diffusione di combustibili a basso impatto ambientale, come il GNL, l'idrogeno e l'ammoniaca, a bordo delle imbarcazioni) ([55]).

Sulla scorta di tale impostazione, la Strategia nazionale per l'idrogeno, elaborata a novembre 2024 dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), inserisce, tra le linee di azione, la realizzazione di ecosistemi per la produzione ([56]), lo stoccaggio e il consumo di tale *asset*, in aree confinate (*hydrogen valleys*), ivi comprese le aree portuali e retroportuali; il che ne sancisce il ruolo strategico come *hub* per la produzione di idrogeno domestica, combinata con il vettoriamen-

---

molteplicità di fattori, quali la tipologia di unità potenzialmente beneficiarie (ad esempio, portacontainer, ro-ro e ro-ro-pax, navi da crociera, imbarcazioni adibite alla navigazione interna), il loro tempo medio di sosta e la frequenza media degli scali, la capacità di rete e l'accesso all'energia rinnovabile e le caratteristiche della banchina. Qualora l'elettrificazione delle banchine non appaia opportuna, sarebbe preferibile promuovere l'impiego, da parte delle navi, di combustibili puliti, come il gas naturale liquefatto (GNL), il metanolo e i biocarburanti e, nel medio-lungo periodo, l'idrogeno. Così L. Provenzano, *Green Ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 594 ss.

([55]) Nel PNRR originario, il progetto «*Green ports*», oltre a coinvolgere esclusivamente le nove AdSP dell'Italia del Centro Nord, promuoveva una politica di investimenti tesa a promuovere la sostenibilità ambientale delle aree portuali, proteggendo l'ambiente in tutte le sue matrici, ivi comprese la conservazione del patrimonio naturalistico e la biodiversità. Il Programma di azione e coesione «infrastrutture e reti» ha finanziato progetti analoghi presso le AdSP del Mezzogiorno. Successivamente, con la revisione del PNRR approvata dal Consiglio dell'Unione europea con Decisione 16051/23 del 13 luglio 2021, l'obiettivo è stato ridotto alla tutela della componente atmosferica. La Missione, peraltro, non impone l'adesione agli standard di gestione ambientale ISO 14001, EMAS (*Eco-Management and Audit Scheme*) e PERS (*Port Environmental Review System*) elaborati in sede internazionale e sovranazionale, che avrebbero consentito di misurare l'impatto delle politiche adottate, monitorandone i progressi nel tempo. Così L. Provenzano, *Green Ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 591 ss.

([56]) I combustibili basati sull'idrogeno possono essere prodotti mediante l'elettrolisi dell'acqua alimentata da energia rinnovabile (idrogeno verde) o nucleare (idrogeno rosa) o la cattura e lo stoccaggio della CO_2 dal gas naturale (idrogeno blu).

to, dal Mediterraneo e dall'Asia occidentale, di gas naturale da riconvertire presso i *terminal* portuali ([57]).

Se molto è stato fatto sul piano degli investimenti pubblici infrastrutturali, la *policy* nazionale afferente al contenimento e al monitoraggio delle emissioni inquinanti presenta tuttora criticità suscettibili di comprometterne l'efficacia.

Sul piano fisiologico, l'art. 295, d.lg. 3 aprile 2006, n. 152 (cosiddetto «codice dell'ambiente» – sebbene sancisca l'obbligo di utilizzare, nelle acque territoriali italiane e durante le fasi di sosta in porto carburante con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% ([58]) – consente alle navi dotate di sistemi di lavaggio dei fumi prodotti dai motori principali (*EGCS, Exhaust Gas Cleaning System*) di impiegare, nelle aree soggette alla giurisdizione nazionale, combustibili per uso marittimo più inquinanti, elevando la soglia massima al 3,5%. Parimenti, l'impiego degli *open-loop scrubbers* è permesso dalla maggior parte degli accordi, promossi dalle Capitanerie di porto presso le compagnie armatoriali, per la riduzione delle emissioni su base volontaria (*blue agreements*) ([59]).

Sul piano patologico, i controlli, effettuati dagli enti tecnici della Pubblica amministrazione e dal Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, riguardano esclusivamente il carburante utilizzato e non possono

---

([57]) Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, *Strategia Nazionale Idrogeno*, 2024, 10 ss.

([58]) La formulazione letterale della norma sancisce l'obbligo di utilizzare combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo inferiore allo 0,5% nelle acque territoriali italiane, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, ovvero allo 0,1% nelle Aree di controllo delle emissioni di zolfo (SECAs, *Sulphur Emission Control Areas*) (comma 4) o durante le fasi di caricazione, scaricazione delle merci e stazionamento nei porti (comma 8). Sennonché, a partire dal 1° maggio 2025, il Mar Mediterraneo è diventato un'area SECA. Conseguentemente, in tutte le acque territoriali italiane si applica, salvo deroghe, il limite più severo.

([59]) L'ordinamento giuridico italiano, a differenza di altri Stati, consente l'utilizzo di sistemi EGCS nelle proprie acque territoriali. Le condizioni per la reintroduzione in mare dell'acqua utilizzata per il lavaggio dei fumi – regolate dalle IMO 2021 *Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems*, adottate il 26 novembre 2021 con risoluzione MEPC.340(77) e recepite dal codice dell'ambiente – richiedono soltanto che i fumi immessi in atmosfera contengano livelli di inquinanti inferiori alle soglie richieste (0,1% del tenore di zolfo). Gli sversamenti dell'acqua utilizzata per il lavaggio dei fumi sono nondimeno suscettibili di compromettere la catena trofica marina. Cfr. L. Provenzano, *Green Ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 604 ss., il quale evidenzia l'opportunità di una riscrittura della legislazione tecnica, che limiti l'uso indiscriminato degli *scrubber open loop* nelle acque costiere e portuali.

prescindere dal supporto delle società di classificazione (come il Registro Italiano Navale), delegati dallo Stato al rilascio dell'*International Air Pollution Prevention Certificate* (IAPPC), attestante i parametri dei fumi emessi. In altri termini, l'Autorità marittima può svolgere soltanto un sindacato di legittimità sull'operato dell'ente classificatore, ove non disponga di un quadro indiziario solido che avvalori l'ipotesi di una sua corresponsabilità.

Peraltro, nell'ipotesi in cui le indagini esitino nell'accertamento di una violazione, il sistema sanzionatorio risulta inefficace sotto il profilo della deterrenza: la maggior parte delle condotte, infatti, è sussumibile sotto la fattispecie bagatellare del «getto pericoloso di cose» (art. 674 c.p.), punito con la pena dell'arresto fino a un mese e l'ammenda fino a 206 euro ([60]).

5. *Il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale* – L'intervento di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le *Authorities* portuali, operato con il d.lg. 4 agosto 2016 n. 169 e con il d.lg. 13 dicembre 2017 n. 232, ha consolidato, come è noto, in capo alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), la funzione di regia unitaria su un perimetro territoriale comprensivo di più scali, attribuendo loro compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree retrostanti (art. 6, comma 4, lett. *a*, Legge Porti).

La necessità, promanante dalle linee di indirizzo strategiche dei *policymaker*, di adottare scelte di pianificazione che concorrano agli obiettivi di sostenibilità ambientale, ne ha peraltro innovato profondamente il ruolo: da enti «regolatori», deputati alla mera gestione delle infrastrutture portuali, a promotori attivi della transizione verde ed energetica, necessariamente chiamati a intervenire per promuovere la riduzione delle emissioni climalteranti, l'utilizzo di combustibili alternativi, la razionalizzazione, anche tramite digitalizzazione, dei processi portuali e logistici, l'elettrificazione delle banchine, l'efficientamento energetico e la produzione di energie rinnovabili ([61]).

([60]) *Ibidem*, 607 ss.

([61]) Il principio cardine della riforma portuale del 1994, fondato sulla separazione, *ex* art. 6, comma, 11, Legge Porti, tra attività gestorie, di competenza delle *Authorities*, e quelle operative, assegnate agli operatori economici privati mediante concessione o au-

In tale prospettiva, l'art. 4-*bis* Legge Porti, introdotto con il d.lg. 4 agosto 2016 n. 169, subordina l'attività di pianificazione del sistema portuale al rispetto dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, vincolando le AdSP a redigere, sulla base di apposite linee-guida, il cosiddetto «Documento di pianificazione energetica e ambientale» (DEASP) ([62]). Si tratta di uno strumento che, pur incentrato sulla transizione energetica, incide trasversalmente su tutte le matrici ambientali, poiché volto a definire: (a) gli interventi e le misure da attuare, entro una determinata cornice temporale, per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione in ambito portuale, corredati della relativa valutazione di fattibilità tecnico-economica; (b) le modalità di coordinamento con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale, individuati e delimitati, ai sensi dell'art. 5 Legge Porti, nel «Documento di programmazione strategica di sistema» (DPSS) e specificati nei «Piani regolatori portuali» (PRP) ([63]) afferenti ai singoli porti amministrati dall'AdSP; nonché (c) le misure di monitoraggio energetico e ambientale degli interventi realizzati.

Più recentemente, il ruolo dei porti italiani come potenziale *hub* strategico per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di energia è stato rafforzato dall'art. 9, comma 2, d.lg. 17 maggio 2022 n. 50, che autorizza le AdSP a istituire anche in deroga al divieto di svolgere

---

torizzazione, resta nondimeno inalterato. Su scala globale, l'assetto gestionale dei porti diverge a seconda del grado di coinvolgimento del pubblico e degli operatori privati nella gestione delle infrastrutture e nell'erogazione dei servizi operativi (*landlord ports, tool ports, public service ports, fully privates ports*). In merito si veda A. Crismani, *Competizione cooperativa tra modelli portuali differenziati*, in *Riv. dir. nav*. 2015, 161, 161 ss.

([62]) Le «Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali» sono state adottate con decreto interdirettoriale n. 408 del 17 dicembre 2018, emanato dal D.G. per il clima e l'energia del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare (MATTM), di concerto con il D.G. per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

([63]) Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è, peraltro, assoggettato alla procedura di «Valutazione Ambientale Strategica.» (VAS) (art. 5, comma 3-*ter*, Legge Porti), mentre la progettazione delle singole opere portuali è sottoposta a valutazione di impatto ambientale (VIA). Entrambe le procedure, disciplinate dal d.lg. 3 aprile 2006 n. 152 (Codice dell'ambiente) assicurano che l'*Authority*, nello svolgimento dei compiti gestori, consideri l'impatto delle infrastrutture portuali sull'atmosfera, le acque, il suolo, la biodiversità, il paesaggio urbano e il patrimonio culturale. Cfr. A. Crismani - B.A. Masso, «*Green Ports*», cit., 220; U. Patroni Griffi, *Navigando verso il futuro: la nuova era della pianificazione portuale,* in *Riv. dir. econ. trasp. amb.,* 600 ss.

direttamente attività di natura operativa (art. 6, comma 11, Legge Porti) una o più «Comunità energetiche rinnovabili» (CER) «allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale» ([64]).

6. *Considerazioni conclusive* – La transizione verde della portualità e dello *shipping*, come si è visto, è trainata da strumenti di *hard law* e *soft law*, elaborati dagli attori, pubblici e privati, operanti su scala globale, regionale e nazionale. Dalla loro disamina congiunta è possibile enucleare un paradigma archetipico di «*Green Port*», che muove lungo tre direttrici interconnesse.

In primo luogo, l'implementazione, su base volontaria, da parte degli enti di governo del porto, di modelli qualificati di gestione ambientale, certificati da organismi indipendenti, che attestino l'adesione a un approccio metodologico che consideri l'impatto del rispettivo *agere* su tutte le matrici ambientali, conformemente agli *standard* internazionali e alle linee-guida e *best practice* elaborate dalle associazioni rappresentative delle *Authorities* portuali, su scala globale e regionale ([65]).

In secondo luogo, la realizzazione degli interventi infrastrutturali per la transizione energetica e ambientale degli scali, che si sviluppa in stretto raccordo con i canali di finanziamento nazionali e sovranazionali e prende forma attraverso i documenti di pianificazione strategica elaborati dalle *Authorities* portuali.

Infine, la *compliance* del settore dello *shipping* alle prescrizioni di natura tecnica elaborate dall'*International Maritime Organization* e dall'Unione europea, nonché recepite a livello nazionale, la cui effettività è assicurata da un meccanismo fondato su tre livelli: le certificazioni obbligatorie rilasciate da verificatori accreditati, le ispezioni condotte dall'Autorità marittima nell'ambito del *Port State Control* e un apparato sanzionatorio graduato, che spazia dalle penalità pecuniarie agli ordini di espulsione dai porti unionali. Possono affiancarsi strumenti di incentivazione dei comportamenti virtuosi, quali la riduzione delle tasse por-

---

([64]) E. Vermiglio, *New Challenges for Italian Ports*, cit., 231 ss.

([65]) L'integrazione dei modelli gestori è tesa a promuovere la reputazione dello scalo portuale, anche in termini di attrattività. Cfr. L. Provenzano, *Green Ports, cold ironing e fumosità delle navi*, cit., 584 s.

tuali per le navi maggiormente performanti, o la stipula di accordi con le imprese armatoriali per promuovere una riduzione delle emissioni, su base volontaria.

Vero è, nondimeno, che, al di là di qualsiasi tentativo di sistematizzazione concettuale, la concreta attuazione delle politiche verdi in ambito portuale non avverrà uniformemente, dovendosi necessariamente tener conto delle caratteristiche dimensionali, della collocazione geografica, della configurazione ordinamentale e delle priorità strategiche che contraddistinguono ciascuna realtà portuale ([66]). Ne consegue che la diffusione del modello del «*Green Port*» su scala globale non potrà che implicare il coordinamento di tutti gli attori, pubblici e privati, coinvolti nei processi logistici.

([66]) A. Crismani - B.A. Masso, «*Green Ports*», cit., 222.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

INTERVENTI

CONTRATTI QUADRO DI TRASPORTO E DI LOGISTICA

ANDREA LA MATTINA

The evolution of production and distribution processes has rendered activities relating to the handling and storage of goods increasingly complex. This phenomenon has, on the one hand, intensified reliance on instruments for outsourcing the logistics cycle and, on the other, led to forms of vertical integration among transport undertakings. There has therefore arisen a need to identify legal instruments capable of meeting users' needs and, from this perspective, parties' autonomy has generated contractual models that have become the principal legal framework for market players. Case law and legal scholars have, moreover, long debated the characterization and regulation of these contractual models, and recent innovations in the Italian Civil Code (Articles 1696, paragraph 3, and 1677-bis) have only partially succeeded in resolving certain important questions of application. That said, these innovations nonetheless have the merit of according a central position within the legal system to the law of transport, which remains the principal legal keystone of the phenomena under examination.

SOMMARIO: 1. Crescente complessità dei processi produttivi/distributivi, apertura del sistema del diritto della navigazione e dei trasporti e autonomia privata. – 2. I contratti di trasporto multimodale tra lacune normative, incertezze della giurisprudenza e prassi degli operatori. – 3. (*Segue*). Le *Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell'ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*. – 4. (*Segue*). Alcuni formulari sul trasporto multimodale invalsi nella prassi. – 5. I contratti di logistica: una rilettura in chiave «trasporto-centrica». – 6. Il *contract of affreightment* (COA): un'atipicità che non snatura la natura «trasportistica» del contratto. – 7. Conclusioni.

1. *Crescente complessità dei processi produttivi/distributivi, apertura del sistema del diritto della navigazione e dei trasporti e autonomia privata* – L'evoluzione dei processi produttivi e distributivi ha reso sempre più complesse le attività inerenti alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci. Tale fenomeno ha comportato un crescente ricorso all'esternalizzazione/*outsoursing*, con la conseguenza che le imprese produttrici/distributrici hanno sempre più affidato a terzi – operatori specializzati nel trasporto/deposito – la movimentazione e lo

stoccaggio delle merci, attività in precedenza svolte internamente dalle predette imprese. L'esternalizzazione ha altresì comportato il raggiungimento di livelli di maggiore efficienza dei cicli logistici, e ciò anche in ragione di fenomeni di integrazione verticale da parte degli operatori: il che è accaduto *sia* nel mondo dei trasporti (ad esempio, attraverso l'acquisizione da parte di compagnie di navigazione di terminali portuali e di retroporti, nonché di imprese di trasporto stradale, ferroviario e aereo), *sia* nel mondo della distribuzione (paradigmatico, in questo senso, è il successo del rivoluzionario approccio di Amazon).

In questo contesto – e in ottica applicativa – non ha senso considerare *atomisticamente* le singole prestazioni di movimentazione/trasporto (piuttosto che quelle di stoccaggio/deposito) delle merci, perché l'esigenza dell'utente di tali prestazioni è quella di avere un servizio sostanzialmente "chiavi in mano" che consenta all'utente stesso di completare il proprio processo produttivo/distributivo attraverso l'efficiente svolgimento del ciclo logistico nel suo complesso, senza che rilevino i singoli segmenti dei quali tale ciclo logistico si compone ([1]).

È sorta pertanto la necessità di trovare strumenti giuridici adeguati a soddisfare le esigenze sopra rappresentate e, in questa prospettiva, l'autonomia privata ha elaborato modelli contrattuali che sono divenuti il riferimento giuridico principale per gli operatori. Ciò è stato, da un lato, *necessario*, in quanto l'ordinamento non contemplava istituti che potessero rappresentare un *back-ground* giuridico completo, e, dall'altro lato, *possibile*, in quanto il sistema del diritto della navigazione e dei trasporti è un sistema aperto, il quale – sin dalle origini (e successive razionalizzazioni concettuali) – ha tratto la propria disciplina «dalla diretta osservazione dei fatti economici» e dalle esigenze degli operatori stessi ([2]).

Non solo. Il predetto sistema comprende tra i propri formanti il c.d. "diritto vivente". Il che significa non solo che il sistema del diritto della navigazione e dei trasporti è ampiamente basato sui precedenti giurisprudenziali (anche stranieri) e sulla prassi degli operatori commerciali ([3]), ma anche che tale sistema – come è stato correttamente osservato più di recente – è soprattutto un percorso che consente «di trovare, ogni volta, possibilità che assicurino di mantenere in rapporto tra loro diritto e fatto, norma e vita» ([4]).

([1]) In senso analogo cfr. per tutti A. Antonini, *La natura delle cose marittime e aeronautiche, il diritto vivente e l'art. 1 del codice della navigazione*, in questa *Dir. trasp.* 2024, 327.

([2]) Così A. Scialoja, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 22.

([3]) Cfr. US Supreme Court, *The Lottawanna*, 88 US 558 (1875) at 573.

([4]) Così T. Gazzolo, *Antonio Scialoja e il "diritto vivente"*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 61 ss., spec. 81-82. Per ulteriori considerazioni sul rilievo del diritto vivente nel contesto del diritto della navigazione cfr. altresì M.M. Comenale Pinto, *Il diritto vivente e l'autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, *ibidem*, 2021, 18 ss., cui *adde* A. Zampone, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità*

C'è, insomma, nel diritto della navigazione e dei trasporti una costante spinta all'evoluzione e questa spinta si concreta significativamente nell'elaborazione di strumenti contrattuali, i quali – andando al di là della sistematica codicistica e dei tipi ivi previsti – rispondono più appropriatamente al cambiamento dei tempi e agli sviluppi dei traffici commerciali. Il che ha condotto una parte della dottrina a rileggere in chiave *funzionale*, piuttosto che *dogmatica*, i contratti inerenti al settore dei trasporti e della logistica: è – in sostanza – la funzione e l'interesse concretamente coinvolto (e tutelato) a rappresentare il parametro di riferimento per ricostruire la disciplina applicabile ai contratti in esame ([5]).

Tale approccio è in larga parte corretto in quanto valorizza il rilievo dell'autonomia privata nel contesto in esame e consente di superare rigidi schematismi che male si attagliano alla evidenziata complessità dei cicli logistici e agli intenti degli operatori. Peraltro, come meglio vedremo nel prosieguo, la rilettura in chiave "funzionale" dei modelli contrattuali elaborati dalla prassi non conduce a una svalutazione della disciplina trasportistica, ma – anzi – ne evidenzia la centralità, quale insostituibile *back-ground* normativo.

A questo riguardo pare opportuno concentrarsi sui due più importanti modelli di contratto che hanno rivoluzionato il settore in esame, ossia il contratto di trasporto multimodale (v. §§ 2-4) e il contratto di logistica (v. § 5). Non solo. Un'importante conferma della centralità delle esigenze degli operatori e del loro continuo evolversi è data – in ambito marittimo – dall'affermarsi del c.d. «COA» (*contract of affreightment*), il quale è sostanzialmente un adattamento in chiave «atipica» dei formulari di *charter party*, modelli contrattuali elaborati dalla prassi e sostanzialmente «tipizzati» dalla loro costante applicazione sul mercato del commercio internazionale (v. § 6).

2. *I contratti di trasporto multimodale tra lacune normative, incertezze della giurisprudenza e prassi degli operatori* – Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico

---

e progressione del pensiero di Gustavo Romanelli, in *Riv. it. sc. giur.* 2023, 14, 27 e, da ultimo, A. Antonini, *La natura delle cose marittime e aeronautiche, il diritto vivente e l'art. 1 del codice della navigazione*, cit., 317 ss., nonché, anche in più ampia prospettiva, G. Alpa, *Il «diritto vivente» nella motivazione delle sentenze civili*, in *Contratto e impr.*, 2025, 3 ss. e ivi 3, ove viene ricordato che, nella dottrina italiana, la locuzione «diritto vivente» è stata introdotta proprio da Antonio Scialoja.

([5]) Per una rilettura in chiave «funzionale» dei contratti di trasporto e logistica cfr. E. Indraccolo, *I contratti del trasporto e della logistica – Profili metodologici*, Napoli, 2020, spec. 7, 15 e 55 ss., ove – tra l'altro – ulteriori richiami ai lavori di P. Perlingieri, *Obbligazioni e contratti*, in *Annuario del contratto 2016*, diretto da A. D'Angelo - V. Roppo, Torino, 2017, 211 ss. e di A. D'Angelo, *Discorso giuridico, termini tecnici e concetti*, in *Riv. dir. civ.* 2016, 340 ss.

contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto ([6]).

Tale tipologia di trasporto, evidentemente, non esiste in natura, ma è una creazione puramente contrattuale, perché si sostanzia nell'assunzione da parte di un unico soggetto della responsabilità di un ciclo di trasporto effettuato con due o più modalità (es. gomma-nave o ferrovia-aereo, etc…).

Nell'attuale contesto economico, il trasporto multimodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi internazionali rappresentano infatti semplici fasi di una più complessa operazione di trasporto multimodale. Nonostante ciò, il trasporto multimodale non è regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto materiale uniforme, non essendo mai entrata in vigore la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 ed essendo del tutto inidonee a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno.

In assenza di regolamentazione, sono state offerte diverse soluzioni ai problemi che si sono via via presentati all'attenzione degli operatori e degli interpreti, fornendo peraltro risposte non sempre univoche. In particolare, permane incertezza con riferimento ai profili di responsabilità del vettore multimodale. Astrattamente, tale regime di responsabilità può assumere due differenti configurazioni:

- regime «unitario» (c.d. *uniform liability system*): il vettore è assoggettato ad un unico regime di responsabilità dall'inizio alla fine del trasporto. Tale regime può essere basato:
  - sull'*indipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: è il caso della citata Con-

---

([6]) Per più approfondite considerazioni sul punto cfr. Antonini, *Il regime normativo e la responsabilità del vettore multimodale*, in Antonini (a cura di), *La responsabilità degli operatori del trasporto* – Case history and case law, Milano, 2008, 123 ss.; Badagliacca, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, *passim*; Brignardello, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo «*Il trasporto marittimo di persone e di cose – Novità per la unificazione della loro disciplina*», Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006, 1071 ss., Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 389 ss.; Casanova - Brignardello, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, II ed., Milano, 2012, 318 ss., ove ulteriori ampi riferimenti in dottrina. In argomento sia inoltre consentito rinviare a La Mattina, *La responsabilità del vettore multimodale*, in *Dir. mar.*, 2005, 29-49; Id., *Il trasporto multimodale come «chiave di volta» del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, intervento al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "*Il trasporto marittimo di persone e di cose*, cit., *ibidem*, 2006, 1105-1111 e, da ultimo, Id., *La disciplina applicabile alla responsabilità del vettore multimodale in caso di danno «localizzato»*, in questa *Rivista*, 2025, 245 ss.

venzione di Ginevra sul trasporto internazionale multimodale di merci (mai entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi ([7]);

– sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto multimodale sia disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) ovvero da parte della normativa trasportistica applicabile *de residuo*, per mancanza di disposizioni di diritto speciali precipuamente dedicate a regolare il fenomeno in esame (così ha affermato per lungo tempo, ad esempio, la giurisprudenza italiana prevalente, applicando al trasporto multimodale la disciplina di cui agli artt. 1678 ss. c.c.);

• regime «frammentato» (c.d. *network liability system*): il regime di responsabilità è sempre *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto. Il vettore è quindi assoggettato ad un differente regime di responsabilità a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento che ha fatto insorgere tale responsabilità ([8]).

È intuitivamente preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venga regolata secondo uno *uniform liability system*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e possibilmente autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Ciò soprattutto al fine di evitare i problemi che il *network liability system* crea con riguardo (*a*) ai danni e alle perdite *non localizzabili* specificamente in una determinata tratta di percorso, (*b*) alle eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno *localizzabile* in una specifica tratta ([9]) e (*c*) all'incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità applicabile (e non determinabile finché non si è verificato il danno), con conseguente «aumento della litigiosità tra i

---

([7]) Per alcune considerazioni sul punto cfr. Brignardello, *Il trasporto multimodale*, cit., 1069-1071.

([8]) Esempi di questo tipo di regolamentazione sono, tra l'altro, offerti dalle legislazioni tedesca e olandese. Al riguardo v. per tutti Carbone, voce *Multimodal carriage contracts*, in Basedow - Rühl - Ferrari - de Miguel Asensio, *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Cheltenham-Northampton, 2017, 1269 ss.

([9]) Cfr. De Wit, *Multimodal Transport*, London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995, 139 e 384.

contraenti» ([10]) e dei costi assicurativi connessi al trasporto ([11]).

Il ricorso a un regime di responsabilità *uniform* – pur condiviso dalla prevalente dottrina ([12]) e auspicato anche dagli operatori del commercio internazionale ([13]) – non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest'ultima è basata sul criterio della *uniform liability*: il timore di un *overlapping* tra le convenzioni attualmente vigenti in materia di trasporti *unimodali* e la convenzione sul trasporto multimodale ha quindi determinato l'insuccesso di quest'ultima, impedendo così di colmare a livello internazionale quello che è stato correttamente definito un «preoccupante vuoto normativo» ([14]). Vuoto, questo, che non è stato colmato dalla *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* del 2008 (c.d. Regole di Rotterdam), la quale – oltre ad essere ben lungi dall'entrare in vigore – contiene una disciplina soltanto parziale del trasporto multimodale (limitata a quei trasporti comprendenti anche di una tratta marittima), che è

([10]) Così G. Silingardi - A.G. Lana, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, 29.

([11]) Sul problema dell'assicurazione nel trasporto multimodale cfr. nella dottrina italiana C. Pillinini, *Le coperture assicurative «da magazzino a magazzino» nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, 450; Id., *Profili assicurativi del trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo* - Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, 219 ss.; Puppis, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n° 7, 70 ss.; M. Zanardi, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in questa *Rivista*, 1992, 821 ss.

([12]) Cfr. senza alcuna pretesa di completezza F. Berlingieri, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, 269-273; R. De Wit, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; S. Ferrarini - G. Righetti, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale*, I, *I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, 99-100; Jackson, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980, punto G3 e ss.; S. Mankabady, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 410; J. Ramberg, *Is Multimodal Transport Contract* sui generis *also within the field of EU Competition?*, in M. Riccomagno (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, 32; D. Richter-Hannes, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 505; G. Romanelli, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, 246.

([13]) Cfr. le soluzioni al questionario dell'UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l'utilizzo dello *uniform liability system*.

([14]) Così L. Ravera, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, in *Dir. mar.*, 2000, 1352.

comunque tendenzialmente improntata al *network liability system* ([15]).

Del resto, come ho evidenziato in altra sede, una disciplina *uniform* del trasporto multimodale presupporrebbe il superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche e, in definitiva, l'abrogazione di tutte le convenzioni *unimodali* attualmente esistenti e la loro sostituzione con un'unica convenzione internazionale «a-modale» ([16]), applicabile indistintamente *sia* ai trasporti *unimodali*, *sia* ai trasporti *multimodali*. Come noto, peraltro, i tempi non sono ancora maturi per una tale «rivoluzione copernicana» della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è certamente auspicabile ([17]).

Di ciò pare essersi reso conto anche il legislatore italiano, il quale, con il d.l. n. 152/2021, ha recentemente introdotto il nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c., il quale dispone: «Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali».

La norma – seppure con qualche ambiguità relativa al proprio ambito di applicazione ([18]) – reca la prima disciplina italiana del trasporto multimodale, accogliendo (implicitamente) un approccio di tipo *network* per quanto riguarda la responsabilità del vettore multimodale. Infatti, individuando una specifica disciplina residuale (e uniforme) soltanto per il caso di danno *non localizzato*, l'art. 1696, comma 3, c.c. ha sostanzialmente confermato che per il caso del danno *localizzato* trovi applicazione la legge statale (o la convenzione internazionale da quest'ultima richiamata) del luogo dove si è verificato/localizzato il danno alla

---

([15]) Sul punto sia consentito rinviare a La Mattina, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 643 ss.

([16]) Sul concetto di regolamentazione del trasporto «a-modale» v. per tutti Scapel, *Le concept juridique d'amodalite*, in *Mer, terre, air… vers l'amodalite*, *Annales IMTM*, Marseilles, 2012, 42 ss.

([17]) Sul punto sia consentito rinviare alle considerazioni svolte in La Mattina, *Del trasporto*, Milano, 2018, 66 ss. e spec. 67, ove – tra l'altro – auspicavo che la regolamentazione del trasporto multimodale: (a) fosse tale da garantire l'applicazione di una disciplina il più possibile "uniforme" e "prevedibile" sin dalla conclusione del contratto di trasporto (o quantomeno dall'emissione del documento di trasporto), favorendo altresì l'impiego di soluzioni scelte dalle parti, ma, (b) in caso di danno *localizzato*, non violasse l'applicazione inderogabile della normativa (interna o internazionale) sul trasporto unimodale relativa alla fase dove è avvenuto il danno.

([18]) Sul punto sia nuovamente consentito rinviare a La Mattina, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.* 2022, 591 ss.

merce, in tal modo adottando – appunto - un approccio di tipo *network* [19].

Preme al riguardo comunque rilevare che il limite per i trasporti (multimodali) internazionali (3 Euro al chilogrammo) – diversamente da quanto previsto nella prassi contrattuale di settore – (a) non distingue tra trasporti multimodali "marittimi" e trasporti multimodali "non marittimi" e (b) non trova alcuna corrispondenza nei documenti di trasporto multimodale normalmente impiegati dagli operatori [20]. E ciò fermo restando che, vista la esiguità dei limiti previsti dalla norma in esame (sia per trasporti "interni", sia per i trasporti "internazionali"), è intuitivo ritenere che il vettore non sia incentivato ad adoperarsi per agevolare la localizzazione del danno, benché a mio avviso non si possa necessariamente trarre da ciò – in mancanza di altri elementi – un indice di "colpa grave", tale da determinare la decadenza del vettore dal limite risarcitorio [21].

In questo contesto, gli operatori hanno elaborato strumenti di carattere negoziale volti a disciplinare il contratto di trasporto multimodale in modo da limitare grandemente il rilievo delle lacune normative e dei significativi profili di incertezza che sono stati sopra delineati. In particolare, vale la pena richiamare: *(i)* le *Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell'ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* (v. *infra* § 3) e *(ii)* alcuni formulari invalsi nella prassi degli operatori del trasporto multimodale (v. *infra* § 4).

3. *(*Segue*). Le* Règles uniformes pour un document de transport combiné dell'ICC *e le* UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents – Nel 1973 la International Chamber of Commerce (ICC) ha presentato un *corpus* di regole a *valore negoziale*, destinate – qualora richiamate dalle parti – a fornire il *background* normativo di un'operazione del trasporto multimodale: si tratta

---

(19) Sul punto, la più autorevole dottrina è unanime: cfr. per tutti A. Antonini, *L'ultimo dell'Anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, in questa *Rivista*, 2022, 71; M.M. Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, in *Riv. dir. nav*., 2021, 728; R. Lobianco - F. Stradella, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell'art. 1696 del codice civile*, in questa *Rivista*, 2023, 463-465; S. Vernizzi, *La sfida intermodale e la disciplina interna del trasporto multimodale all'esito della riforma del dicembre 2021*, in *Resp. civ. e prev.*, 2023, 434, nonché A. Zampone, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità e progressione nel pensiero di Gustavo Romanelli*, cit., 37-38; Id., *Le novità dell'art. 1696 c.c. e la disciplina sostanziale del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto!*, in *Dir. trasp.* 2023, 144 ss.

(20) Sul punto v. *infra*, §§ 3 e 4, cui *adde* le considerazioni svolte in La Mattina, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 47 ss.

(21) *Contra* cfr. M.M. Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 729-730.

delle *Règles uniformes pour un document de transport combiné* ([22]). Tali *Règles*, basate sul *network liability system*, in sintesi prevedono:

– che la propria applicazione è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto come definito dalle *Règles* stesse (regola 1.a);
– la propria derogabilità soltanto a favore del caricatore: in altri termini – una volta richiamate dalle parti – le *Règles* non possono essere derogate che in senso sfavorevole al vettore (regola 1.c) ([23]);
– (implicitamente) che anche il soggetto che assume soltanto l'obbligazione di *fare effettuare* il trasporto da altri vettori (e non di eseguirlo esso stesso con la propria struttura imprenditoriale) sia configurato come "vettore" (regola 1.a);
– la propria applicabilità anche nel caso in cui si agisca a titolo extracontrattuale (regola 16) ([24]);
– che il vettore multimodale sia responsabile nel periodo temporale in cui le merci siano da lui prese in consegna (regola 5, lett. e);
– che il regime di responsabilità vari a seconda che il danno alle merci sia o meno localizzato:
– in caso di *danno localizzato*, si applicherà: *(a)* la convenzione unimodale o la legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. *"hypothetical contract"* di cui all'art. 2 della CMR) ovvero *(b)* la convenzione unimodale o la legge nazionale che è stata richiamata dalle parti per mezzo di una *Paramount Clause* ovvero *(c)* la disciplina contrattuale prevista nel(l'eventuale) contratto di trasporto marittimo stipulato tra il vettore multimodale ed un subvettore, allorché sia richiamato dalle parti del contratto di trasporto multimodale (regola 13);
– in caso di *danno non localizzato*, viene previsto un dettagliato regime di calcolo dell'indennità dovuta dal vettore multimodale e di limitazione della stes-

---

([22]) Le *Règles* del 1973 nella dottrina italiana sono state commentate in modo sistematico da Romanelli (*Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasporti*, 1975, n. 5, 57 ss.), gli insegnamenti del quale sono stati successivamente richiamati da Lana, *Le Regole UNCTAD/ICC applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, in *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997, 677 ss., nonché da La Mattina, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 47 ss.

([23]) In senso dubitativo dell'efficacia di tale previsione, stante la natura negoziale delle *Règles* cfr. G. Romanelli, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 60; M. Casanova - M. Brignardello, voce *Trasporto multimodale*, cit., 926.

([24]) In senso dubitativo dell'efficacia anche di tale previsione, sempre stante la natura negoziale delle *Règles* cfr. ancora G. Romanelli, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 60.

sa (regola 11) ([25]) e, sulla falsariga di quanto previsto nella Convenzione di Bruxelles del 1924, un "catalogo" di pericoli eccettuati, in presenza dei quali il vettore multimodale è esonerato dalla propria responsabilità (regola 12);

– che le azioni nei confronti del vettore multimodale si prescrivano nel termine di nove mesi dalla consegna delle merci (o, in caso di perdita totale delle stesse, dal momento in cui siano trascorsi 90 giorni dalla data prevista per la consegna delle merci o, in difetto di tale indicazione, dalla data in cui era ragionevole prevedere tale consegna) ([26]).

Successivamente tali disposizioni sono state dapprima modificate (nel 1975) ed in seguito sostituite con un nuovo *corpus* di regole elaborate congiuntamente dalla I.C.C. e dall'UNCTAD: si tratta delle *Rules for Multimodal Transport Documents* apparse nel 1992 ([27]). Le *Rules* in parte modificano e in parte

---

([25]) La successiva regola 17 prevede – analogamente all'art. 21 della Convenzione di Ginevra del 1980 – che il beneficio del limite previsto dalla regola 11 (e della regola 14, in materia di ritardo) venga meno allorché l'interessato al carico che convenga in giudizio il vettore multimodale provi che la perdita o il danno alla merce ovvero il ritardo nella sua consegna dipendano da un atto o da un'omissione compiuta dal vettore multimodale *(a)* con l'*intenzione* di provocare tale perdita, danno o ritardo ovvero *(b) temerariamente* e con la *consapevolezza* che tale perdita, danno o ritardo si sarebbero potuti verificare. In considerazione della natura negoziale delle *Règles*, una parte della dottrina (Romanelli, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 69) ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Rules*) fosse quella italiana, tale previsione violerebbe l'art. 1229 c.c., che è norma inderogabile anche con riguardo alla *colpa grave*, che è fattispecie diversa (e più ampia) della *colpa con previsione* sostanzialmente richiamata dalla previsione in esame.

([26]) La *ratio* della brevità di tale termine è stata correttamente individuata nell'esigenza di consentire al vettore multimodale di agire in rivalsa nei confronti degli eventuali subvettori senza incorrere nelle prescrizioni e decadenze delle singole convenzioni unimodali (così M. Casanova - M. Brignardello, voce *Trasporto multimodale*, cit., 927). G. Romanelli (*Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 69), peraltro, ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Règles*) fosse quella italiana, la previsione in esame violerebbe l'art. 2936 c.c., nel caso in cui si considerasse effettivamente tale termine come rientrante in un'ipotesi di *prescrizione*, mentre sarebbe valida ai sensi dell'art. 2965 c.c., nel caso in cui si considerasse tale termine come rientrante in un'ipotesi di *decadenza*.

([27]) Sulle *Rules* del 1992 – oltre all'attenta valutazione compiuta dalla Commissione Europea in *Intermodal transportation and carrier liability*, a cura di Asariotis - Bull- Clarke - Herber - Kiantou Pampouki - Moràn Bovio - Ramberg - de Wit - Zunarelli, Luxembourg, 1999, 22-24 – cfr. E.A. Caprioli, *Considération sur le nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, in *Droit mar. franç.*, 1993, 204 ss.; Casanova - Brignardello, voce *Trasporto multimodale*, cit., 925 ss.; R. De Wit, *Multimodal Transport*, cit., 210-214; E. Fadda, *I documenti del trasporto multimodale*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, cit., 488; Glass, *Multimodal Transport*, in Yates (ed.), *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 1993, *passim*; A.G. Lana, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 677 ss.; M. Orione, *Appunti per uno studio del trasporto multimodale*, in *Dir. mar.*, 1996, 661 ss.; Ramberg, *The 1991 UNCTAD/CCI Rules for Multimodal Transport*

meglio chiariscono alcuni aspetti disciplinati dalle *Règles* del 1972 in quanto:

– la propria applicazione non è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto, ed, al contrario, il richiamo alle *Rules* può avvenire «*in writing, orally or otherwise*» (regola 1.1);
– la responsabilità del vettore multimodale è più chiaramente configurata come responsabilità per colpa presunta e soggetta a un regime probatorio particolarmente severo. La regola 5.1, infatti, prevede che il vettore multimodale è responsabile per perdita o avaria delle merci o per ritardo nella loro consegna a meno che non provi che nessuna colpa o negligenza da parte sua o dei propri preposti abbia causato o contribuito a causare la perdita, l'avaria o il ritardo. Per liberarsi da tale presunzione di responsabilità il vettore multimodale non potrà pertanto limitarsi a dimostrare di essersi attenuto ad un parametro di diligenza nell'esecuzione della prestazione ([28]), ma dovrà dimostrare che il danno non è causalmente riconducibile alla colpa propria o dei propri ausiliari (restando quindi a proprio carico il c.d. danno da causa ignota) ([29]);
– con riferimento al trasporto marittimo o per vie navigabili, la regola 5.4 prevede che il vettore possa altresì esonerarsi dalla propria responsabilità – oltre che per quanto sopra previsto: (*a*) per colpa nautica, (*c*) per incendio non dipendente da sua colpa e (*b*) per innavigabilità sopravvenuta della nave. Attraverso tale previsione, alcune ipotesi di pericoli eccettuati previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 vengono pertanto in rilievo nel trasporto multimodale;
– con riferimento alla disciplina del ritardo nella riconsegna delle merci, la regola 5.1 prevede che il vettore multimodale non sia responsabile per i danni conseguenti a ritardo salvo la presenza di uno specifico accordo previamente stipulato con il caricatore; la specifica disciplina della materia *de qua* è oggetto dalle regole 5.2 e 5.3 le quali sono modellate sull'art. 16, comma 2, della Convenzione di Ginevra del 1980;
– con riferimento alla responsabilità per fatto degli ausiliari, la regola 12 prevede una disciplina del tutto speculare a quella di cui all'art. 15 della Convenzione di Ginevra del 1980;

Documents, in *CMI Newsletter*, n. 2/1992, 11 ss.; M. Riccomagno, *The liability regime of th MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, in questa *Rivista*, 1998, 69 ss.; G. Silingardi, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1997, 760 ss.

([28]) Differentemente da quanto previsto all'art. 16 della Convenzione di Ginevra del 1980.

([29]) In questo senso cfr. A.G. Lana, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 688.

– con riferimento al limite del debito (che, come per la Convenzione di Ginevra, si estende a tutti i soggetti che partecipano al trasporto multimodale, così differenziandosi dal regime previsto dalla Convenzione di Bruxelles), le *Rules* prevedono che:
– nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta marittima o fluviale, il limite è di 666,67 DSP per collo o unità di carico ovvero 2 DSP/Kg di peso lordo delle merci perdute o danneggiate (regola 6.1);
– nel caso in cui il trasporto multimodale non comprenda una tratta marittima o fluviale il limite è di 8,33 DSP per Kg di peso lordo della merce perduta o danneggiata (corrispondente alla previsione della CMR) (regola 6.3);
– nel caso di danni *localizzabili*, la regola 6.4 prevede – in modo simile all'art. 19 della Convenzione di Ginevra del 1980 – l'applicabilità del limite del debito stabilito dalla convenzione di diritto materiale uniforme unimodale o dalla legge statale imperativa che disciplina (inderogabilmente) il tipo di trasporto oggetto di tale tratta. Occorre evidenziare che: *(a)* differentemente dall'art. 19 della Convenzione di Ginevra, il limite previsto dalla convenzione unimodale o dalla legge statale imperativa si applica anche qualora sia più basso di quello previsto dagli altri commi della regola 6 ([30]); *(b)* la disposizione in esame non specifica attraverso quale criterio individuare la disciplina inderogabilmente applicabile alla tratta dove è avvento il danno ([31]);
– nel caso di ritardo nella consegna della merce o nel caso di danni non con-

---

([30]) Correttamente A.G. Lana (*Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 692) evidenzia che «se il legislatore uniforme [della Convenzione di Ginevra del 1980] *ben può contemplare in prima battuta l'applicabilità del limite previsto dalla Convenzione, in considerazione della natura imperativa delle relative norme, i redattori delle Regole, per contro, non possono che prevedere l'applicazione* tout court *della disciplina unimodale imperativa, attesa la natura negoziale e non derogabile delle stesse*».

([31]) Nel silenzio della disposizione in esame, non è chiaro se la disciplina applicabile alla tratta "localizzata" debba essere individuata sulla base *(i)* della legge regolatrice del contratto di trasporto ovvero *(ii)* della *lex fori* ovvero, ancora, *(iii)* della legge del luogo ove l'evento dannoso è avvenuto. Pare peraltro ragionevole ritenere che si debba distinguere a seconda che la questione in esame sia decisa *(a)* da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che sia parte di una convenzione unimodale disciplinante inderogabilmente tale tratta di trasporto, la quale sia applicabile nel caso di specie ovvero *(b)* da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che non sia parte di tale convenzione: nel primo caso – *(a)* – parrebbe che il limite relativo alla tratta in questione sia quello previsto dalla convenzione unimodale *de qua* (nel caso in cui tale limite sia più alto di quello previsto dall'art. 18 della Convenzione di Ginevra), indipendentemente da qualunque richiamo compiuto dal diritto internazionale privato della *lex fori*; nel secondo caso – *(b)* – occorrerà procedere all'individuazione – attraverso i meccanismi di diritto internazionale privato della *lex fori* (che, eventualmente, potrebbero anche dare spazio alla legge scelta dalle parti del contratto di trasporto) – della legge regolatrice del contratto di trasporto ed all'applicazione del limite di responsabilità previsto da tale normativa (che, in ipotesi, potrà essere una convenzione unimodale ovvero una normativa interna imperativa).

seguenti alla perdita o al danneggiamento della merce, il limite è pari all'importo del nolo (regola 6.5);
– in ogni caso, il limite complessivamente stabilito non può eccedere i limiti per perdita totale delle merci trasportate (regola 6.6).

4. *(*Segue*). Alcuni formulari sul trasporto multimodale invalsi nella prassi* – In assenza di un preciso *background* normativo ed in considerazione del valore puramente negoziale delle UNCTAD/ICC Rules di cui *retro sub* § 3, pare opportuno esaminare i regimi di responsabilità previsti dai principali formulari invalsi nella prassi degli operatori del commercio internazionale.

La FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ricalca in modo pedissequo le previsioni delle *UNCTAD/ICC Rules* (1995), da cui si discosta unicamente in quanto: *(i)* nelle definizioni utilizza l'espressione *freight forwarder* in luogo di *Multimodal Transport Operator*, peraltro precisando subito che «freight forwarder means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL [Fiata Bill of Lading]» e stabilendo una disciplina di responsabilità di tale soggetto che è quella tipica del vettore multimodale; *(ii)* prevede un elenco di pericoli eccettuati che il vettore multimodale può far valere come cause di esonero dalla propria responsabilità anche per la tratta di trasporto non marittima o fluviale.

Il formulario Combiconbill della BIMCO, emesso per la prima volta nel 1971 e revisionato, da ultimo, nel 2016, con riferimento al regime di responsabilità del vettore multimodale, distingue tra danni *non localizzabili* e danni *localizzabili*: *(i)* Per i danni *non localizzabili* il vettore è responsabile della perdita delle merci e del danno subito dalle stesse (ma non del ritardo nella loro consegna) a meno che non provi che la perdita ed il danno siano causalmente riconducibili ad uno dei "pericoli eccettuati" di cui alla clausola 9(3) (i quali essenzialmente coincidono con quelli di cui alla Convenzione di Bruxelles). La responsabilità del vettore multimodale trova peraltro i limiti di cui alla clausola 10. *(ii)* Per i danni *localizzabili* la clausola 11 – accogliendo il *network liability system* – prevede *(a)* l'applicazione della convenzione unimodale o della legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. *hypothetical contract* di cui all'art. 2 della CMR) ovvero *(b)*, se nessuna convenzione unimodale o legge nazionale fosse applicabile e se il danno si fosse verificato in una tratta marittima, l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi).

Il formulario Combidoc della BIMCO (sostituito dal formulario Multidoc 95 e da ultimo dal Multidoc 2016, su cui v. *infra*) ricalcava pedissequamente il sistema di responsabilità delle *Règles ICC* del 1975.

Il formulario Multidoc 2016 della BIMCO si differenzia dalla Combiconbill in quanto adotta il regime di responsabilità previsto dalle UNCTAD/ICC *Rules*,

che richiama esplicitamente, pur rendendo nel complesso maggiormente gravoso il regime di responsabilità del vettore multimodale.

Insomma, la prassi degli operatori (corroborata dalle regole elaborate da UNCTAD e ICC) supplisce con una disciplina articolata e rispondente alle esigenze del commercio internazionale all'inesistenza di una regolamentazione uniforme e alla lacunosità della normativa interna in tema di trasporto multimodale, confermando così la rilevanza dell'autonomia privata quale formante del diritto dei trasporti.

5. *I contratti di logistica integrata: una rilettura in chiave «trasporto-centrica»* – Con l'espressione "contratto di logistica" ci si riferisce al contratto in base al quale un operatore assume obblighi disparati, ma funzionalmente indirizzati alla gestione per conto terzi di un ciclo logistico. Tali obblighi possono consistere, a mero titolo esemplificativo: (*i*) nella raccolta degli ordini e presa in consegna delle merci, (*ii*) nella movimentazione delle merci all'interno di un terminal, (*iii*) nel trasporto vero e proprio, (*iv*) nel deposito/magazzinaggio, (*v*) nella distribuzione capillare delle merci, (*vi*) nella gestione delle pratiche doganali, (*vii*) nella riparazione dei mezzi di trasporto e (*viii)* nell'assicurazione delle merci trasportate ([32]).

La giurisprudenza e la dottrina che hanno affrontato il tema della disciplina giuridica applicabile ai contratti di logistica distinguono:

([32]) In questo senso cfr., ad esempio, Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 142 ss.; Brignardello, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Dir. mar.*, 1997, 329, la quale sottolinea che «i servizi logistici non hanno un carattere standard, ma viceversa si caratterizzano per un contenuto estremamente variabile e fortemente personalizzato in funzione delle esigenze del singolo cliente». Sui c.d. contratti di logistica cfr, *ex multis*, L. Calini - M. Gosso, *I contratti della logistica*, Milano, 2000; M. Lopez de Gonzalo, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Dir. comm. int*., 2015, 409 ss.; F. Marongiu Bonaiuti, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 305 ss.; A. Masutti (a cura di), *I servizi di logistica: aspetti operativi e giuridici*, Torino, 1999; M. Orione, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in M. Riccomagno (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 163 ss.; E. Orrù, *La spedizione*, Torino, 2024, 169 ss.; Pirola, *I contratti di "outsourcing" per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999, II, 47; G.G. Russo Frattasi, *La logistica nei trasporti*, in M. Boario - M. De Martini - E. Di Meo - G.M.P. Gros, *Manuale di logistica*, vol. III, Torino, 1992, 189 ss.; P.L. Vasile, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Economia*, 2000, 385; G. Vignati (a cura di), *Manuale di logistica*, Milano, 2002, *passim*; Vito, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 1995, 541 ss. Da ultimo sia consentito rinviare a La Mattina, *Del trasporto*, cit., 33, nonché Id., *Natura giuridica del contratto di logistica integrata, privilegio speciale* ex *art. 2761, secondo comma, c.c. e diritto di ritenzione* ex *art. 2756, terzo comma, c.c.*, in questa *Rivista*, 2021, 437 ss.

– il caso in cui, tra le prestazioni che l'operatore logistico sia contrattualmente obbligato a svolgere, è possibile individuare una prestazione *prevalente* o *caratterizzante*, riconducibile ad un contratto tipico (ad esempio, deposito o trasporto). In tale ipotesi troverà applicazione la specifica disciplina inerente il tipo contrattuale *prevalente* o *caratterizzante* (c.d. «principio dell'assorbimento») ([33]);
– il caso in cui la complessità dell'insieme dei servizi logistici pattuiti è tale da rendere impossibile l'individuazione di una prestazione prevalente o caratterizzante. In tale ipotesi l'orientamento maggioritario riconduce i contratti di logistica allo schema dell'«appalto di servizi», cui sono comunque applicabili – oltre alla disciplina dell'appalto – «anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni» oggetto del contratto di logistica, e ciò ai sensi del combinato disposto degli artt. 1677 e 1570 c.c. ([34]).

([33]) In questo senso cfr., in giurisprudenza, Trib. Genova 28 febbraio 1992, in *Dir. mar.*, 1994, 510 ss. e, più di recente, sia pure *obiter dictum*, Trib. Parma 3 luglio 2013, in *DeJure*, nonché Trib. Genova 5 aprile 2013, *inedita*, ma richiamata da M. Lopez de Gonzalo, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, cit., 409 ss. Più in generale, sul fatto che nei c.d. contratti "misti" (ove, cioè, sono incluse prestazioni di diverso contenuto) è la prestazione "prevalente" o "caratterizzante" che determina la disciplina applicabile cfr. Cass. 12 dicembre 2012, n. 22828, in *DeJure*. In dottrina cfr., specificamente, M. Brignardello, *Contratto di logistica*, in *Digesto – UTET online*, Torino, 2003, secondo cui «I contratti tipici, nei quali è più frequente riscontrare la pattuizione di operazioni logistiche dal contenuto accessorio e marginale alla prestazione principale, sono quelli di deposito e di trasporto. Il deposito, come è noto, rappresenta, ai sensi dell'art. 1766 c.c., il «contratto col quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura», […] la cui prestazione principale riguarda appunto la custodia, la quale può assumere un diverso contenuto a seconda della natura delle cose depositate […]. Invero, la custodia presenta un contenuto non determinabile a priori, ma che richiede un'attenta valutazione nelle singole fattispecie. Ciò non toglie che, nei limiti in cui le attività poste in essere dal depositario siano strettamente funzionali alla perfetta conservazione dell'oggetto depositato, si rimanga in presenza di un contratto tipico di deposito, per la cui regolamentazione occorre far riferimento all'art. 1766 c.c. ss. Tale conclusione, a cui è giunta la dottrina con riferimento alle diverse attività funzionali al deposito poste in essere nei magazzini generali, sembra possa essere estesa anche nel caso di un contratto di deposito a cui le parti contrattuali hanno voluto attribuire la denominazione di contratto di logistica; invero, se i due contraenti hanno pattuito determinate prestazioni (si pensi, ad esempio, alla predisposizione di idonee celle frigorifere per prodotti congelati, alla pesatura della merce, al controllo quantitativo e qualitativo della stessa, alla collocazione dei prodotti nei vari scaffali) e le hanno qualificate come servizi di logistica, ciò non toglie che, nei limiti in cui le stesse presentino un contenuto meramente accessorio alla custodia, il contratto stipulato rientri comunque nella fattispecie tipica del deposito». Su questi aspetti v. inoltre l'ampia analisi di S. Zunarelli - C. Alvisi, *Del trasporto*, Bologna-Roma, 2014, 32-44, ove completi riferimenti dottrinali in argomento.

([34]) Così Trib. Parma 3 luglio 2013, cit.; Trib. Bologna 22 agosto 2016, n. 2152, in *DeJure*; Trib. Napoli, 7 maggio 2021, in *Dir. mar.*, 2023, 583. In dottrina cfr. *ex multis* A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 142 ss.; Brignardello, *Contratto di logistica*, in

In questo contesto, al fine di evitare per quanto possibile incertezze circa la disciplina applicabile a questo tipo di contratti, gli operatori hanno per lo più cercato di sfruttare nella massima misura possibile gli spazi concessi all'autonomia privata dall'art. 1322 c.c., elaborando modelli di contratto il più possibile completi e «autosufficienti» ([35]). Tale tentativo – pur apprezzabile – si scontra, però, con due importanti criticità: *da un lato*, la *forma mentis* dei giudici italiani, i quali, nel confrontarsi con i contratti "atipici", tendono comunque a ricondurli (in tutto o in parte) nell'ambito dei tipi contrattuali codicistici ([36]), in tal senso adottando uno dei due approcci sopra menzionati sub "a" e "b"; *dall'altro lato*, la presenza delle norme inderogabili a tutela dell'interessato al carico di cui alla disciplina (interna e internazionale) in materia di trasporto.

Quest'ultima criticità ha condotto gli operatori a effettuare opportuni *caveat* nell'ambito dei modelli di contratto di logistica, prevedendo che, qualora si verifichino danni o ammanchi alle merci nel corso dell'esecuzione di una prestazione di trasporto, trovi applicazione la relativa disciplina. Insomma, la tendenziale completezza e autosufficienza dei modelli di contratto di logistica non fa venir meno il rilievo delle norme in materia di trasporto, che trovano applicazione anche nel contesto in esame, laddove sussistano i presupposti per l'operatività della corrispondente disciplina.

Digesto – UTET online, Torino, 2003, nonché Riguzzi, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in Riguzzi - A. Antonini (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, 35 ss, secondo cui «trovando la fattispecie contrattuale in oggetto indubbia collocazione nel più ampio *genus* della *locatio operis* e nella *species* dell'appalto, ove l'appalto ha per oggetto (ed è il caso della logistica) prestazioni continuative e periodiche di servizi, alle norme previste in tema di appalto si aggiungono quelle relative al contratto di somministrazione (art. 1677 c.c.) tra cui l'art. 1570 c.c. che prevede che si applichino le disposizioni che disciplinano i contratti cui corrispondono le singole operazioni. Di modo che allorquando il dibattito concerna profili riguardanti le singole prestazioni che costituiscono l'oggetto del contratto stipulato dalle parti e non l'appalto complessivamente considerato, la ratio del combinato disposto degli artt. 1570 e 1677 c.c. "giustifica il richiamo alla disciplina dei singoli contratti, anziché l'applicazione per intero della disciplina generale attinente all'appalto"»; F. Marongiu Buonaiuti, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura dei servizi di logistica integrata*, cit., 305 ss., secondo cui la disciplina più appropriata per il contratto di logistica è «costituita da un coordinamento, o piuttosto integrazione, tra le diverse discipline, nel senso che se la disciplina dell'appalto, sub specie dell'appalto di servizi appare la più idonea a fornire una regolamentazione d'insieme della fattispecie, essa dovrà essere integrata, con riferimento ai singoli servizi che vengono presi in considerazione, dalla disciplina specifica applicabile ai rispettivi contratti, come si può desumere da un coordinamento delle disposizioni degli artt. 1677 e 1570 c.c.».

([35]) In questo senso il modello di contratto predisposto da Assologistica e richiamato in S. Carbone - P. Celle - M. Lopez de Gonzalo, *Il diritto marittimo*, VII ed., Torino, 2024, 294 ss.

([36]) Cfr. Antonini, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità*, in *Dir. trasp.* 2024, 433-436.

L'approccio ora considerato è stato fatto proprio anche dal legislatore italiano, il quale ha recentemente introdotto l'art. 1677-*bis* c.c. ([37]). Tale norma, nel riprendere la posizione di giurisprudenza e dottrina maggioritarie, inquadra in linea di principio il contratto di logistica nell'appalto di servizi, facendo peraltro salvo che «alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro [svolte nell'ambito di un contratto di logistica] si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili». In altri termini, l'art. 1677-*bis* c.c., nell'enucleare le prestazioni di trasporto dalle altre attività logistiche, stabilisce che a tali prestazioni si applica la disciplina trasportistica, in tal modo *non solo* superando la principale criticità applicativa sopra evidenziata in relazione all'inderogabilità delle norme in tema di trasporto, *ma inoltre* chiudendo definitivamente (e in senso negativo) il dibattito sorto circa l'asserita configurabilità del c.d. "appalto di servizi di trasporto": la norma in esame, infatti, chiarisce che – anche nell'ambito di un contratto complesso, quale quello di logistica – la disciplina dell'appalto non assorbe (ma si affianca a) quella del trasporto ([38]). Al riguardo, è stato correttamente evidenziato che l'art. 1677-*bis* c.c. coglie il

---

([37]) L'art. 1677-*bis* c.c. è stato introdotto dall'art. 1, comma 819, della l. 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022) e successivamente modificato con l. 29 giugno 2022, n. 79. In argomento v. per tutti la prima (ma attenta) lettura di Antonini, *L'ultimo dell'Anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, cit., 71 ss., cui *adde*, *ex multis*, U. Carnevali, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677*-bis *c.c. e il contratto di servizi logistici*, in *I Contratti*, 2022, 255, nonché R. Calvo, *L'art. 1677*-bis *c.c. e la teoria del contratto "carismatico"*, in *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità – Il contratto di logistica*, Atti del convegno – Verona, 20-21 ottobre 2023, a cura di Santoni e Tincani, Torino, 2024, 125 ss., e F. Criscuolo, *La fornitura dei servizi di logistica e il declino del tipo contrattuale*, *ibidem*, 135 ss.

([38]) Così A. Antonini, *L'ultimo dell'Anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, cit., 71. Sulla configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto la giurisprudenza precedente all'entrata in vigore dell'art. 1677-*bis* c.c. è sostanzialmente pacifica, v., *ex multis*, Corte Cost., 5 novembre 1996, n. 386, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 65 (che lo afferma in modo implicito e in via incidentale); Cass., 18 settembre 2024, n. 23498, in *Dejure*; Cass., 6 marzo 2020, n. 6449, *ibidem*; Cass., 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Dir. mar.*, 2016, 115; Cass., 14 luglio 2015, n. 14670, *ibidem*, 2016, 107; Cass., 6 dicembre 1996, n. 10894, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 293; Cass., 28 maggio 1986, n. 3581, in *Foro it.*, 1986, I, 2137; App. Milano, 22 aprile 1996, in *Giust. civ.*, 1996, 1062; App. Torino, 3 luglio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89; Trib. Milano, 3 luglio 1997, in *Arch. giur. circ. e trasp.*, 1998, 524. *Contra* v. peraltro Trib. Milano, 13 novembre 1995, in *I contratti*, 1997, 52, cui *adde* pressoché unanime dottrina tra cui cfr., *ex multis*, S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 43 ss.; La Mattina, *Del trasporto*, cit., 35-36; Lopez de Gonzalo, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2016, 107; Polastri Menni, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in *Trasporti*, 1983, n. 33, 53 ss.; Riguzzi, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, 931 ss.; L. Tullio, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, cit., 89 ss.; Id., *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, 105 ss.

carattere essenziale della disciplina del trasporto, le caratteristiche e peculiarità della quale non consentono alla stessa di assumere un carattere "recessivo" rispetto alla regolamentazione di altre fattispecie, pur strettamente collegate, come accade nel contesto dei contratti della logistica ([39]).

6. *Il* contract of affreightment *(COA): un'atipicità che non snatura la natura «trasportistica» del contratto* – Il trasporto marittimo non di linea è sostanzialmente disciplinato dall'autonomia privata, la quale ha ampiamente sfruttato un contesto caratterizzato dall'assenza di norme imperative, elaborando formulari di *charter party* che si sono affermati tra gli operatori e che – nelle due declinazioni del *time* e del *voyage charter* – hanno di fatto "socialmente" tipizzato i corrispondenti modelli contrattuali ([40]).

In questo contesto (già caratterizzato da strumenti contrattuali atipici, rispetto ai modelli di cui al codice della navigazione), si pone in senso ulteriormente atipico il *contract of affreightment* (COA), ossia un contratto avente a oggetto il trasferimento via nave di un rilevante quantitativo di merce all'inter-

---

([39]) Cfr. C. Tincani, *Il trasporto e la logistica*, in *Il lavoro nella giur.*, 2024, 239, la quale fa inoltre correttamente discendere da ciò che la c.d. responsabilità solidale del committente per obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi dovuti ai dipendenti del vettore è disciplinata – quanto al trasporto effettuato nel contesto di un contratto di logistica – dall'art. 83-*bis* del d.l. 25 giugno 2008, n. 112 (recante «Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi») e non dalla corrispondente disciplina in tema di appalto di cui all'art. 29 del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276 (recante «Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30»). Sul punto cfr. altresì – seppure in termini dubitativi – G. Pizzoferrato, *Il lavoro nel settore della logistica e dei trasporti alla luce del nuovo art. 1677*-bis *c.c.: osservazioni in tema di responsabilità solidale*, in *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità*, cit., 267-270. In argomento, si veda, da ultimo, l'art. 1-*quater* del d.l. 21 maggio 2025, n. 73 (recante «Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonchè l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti» e convertito con modifiche dalla l. 18 luglio 2025, n. 105), il quale ha istituito il «Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica» (c.d. CIGAL), tra l'altro, «al fine di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa fiscale, contributiva e di lavoro, compresi i tributi erariali e l'imposta sul valore aggiunto, relativamente ai soggetti appaltatori, per promuovere la crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a prevenire l'insorgere di situazioni che possano arrecare danno alle imprese, ai lavoratori e all'erario (…)».

([40]) In argomento si rinvia – per tutti – a L. Tullio, *I contratti di charterparty. Funzione e natura*, Padova, 1981, *passim*, nonché Id., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, *passim*, ma spec. 8 ss.

no di un periodo temporale relativamente lungo e tramite un numero di viaggi indeterminato al momento della conclusione del contratto stesso ([41]). Il COA normalmente può essere strutturato (*a*) come un contratto quadro (recante la disciplina generale del rapporto) e una serie di *voyage charteparty* (recanti la disciplina dei singoli viaggi), il che avviene quando si faccia ricorso ai formulari VOLCOA e GENCOA, ovvero (*b*) come un unico contratto recante sia la disciplina generale del rapporto sia quella dei singoli viaggi. In quest'ultimo caso, normalmente il COA è modellato sopra un formulario di *voyage charterparty*, con modifiche volte ad adattarne la disciplina alle esigenze del caso specifico, le quali normalmente richiedono un alto grado di cooperazione tra le parti soprattutto al fine di coordinare le tempistiche di esecuzione dei singoli viaggi ([42]).

Tali esigenze – in linea generale – corrispondono all'opportunità per il soggetto interessato al carico di valutare preventivamente costi di magazzinaggio e trasporto, attraverso una loro programmazione a lunga scadenza la quale soprattutto consenta di prevenire l'eventuale fluttuazione dei noli (al rialzo); simmetricamente, il vettore si assicura così l'impiego della propria flotta, sterilizzando l'eventuale fluttuazione dei noli (al ribasso) ([43]). Fermo ciò, è evidente che – come anche per il contratto di trasporto multimodale e, ancor di più, per il contratto di logistica – il *focus* del COA è la "merce" e, in particolare, la necessità di movimentare quantitativi rilevanti di merce in maniera continuativa e programmata al fine di rispondere alle esigenze di specifici cicli logistici di stoccaggio-trasporto marittimo.

Anche in questo caso, però, la complessità della struttura contrattuale e le deviazioni rispetto alla tipicità dello schema base del contratto di trasporto non fanno venir meno la natura trasportistica del fenomeno in esame, il quale – come è stato correttamente evidenziato – non è da ricondurre né al noleggio, né all'appalto, trattandosi invece di «contratto unitario di trasporto» ([44]). La cir-

---

([41]) Cfr. ancora L. Tullio, *Contratto di noleggio*, cit. 12-13, il quale opportunamente sottolinea che la denominazione *contract of affreightment* è impropria posto che nella terminologia inglese sta ad indicare qualsiasi contratto di utilizzazione della nave e che sono pertanto preferibili i richiami al *tonnage agreement*, piuttosto che al *long term freighting contract* o al *service contract*. Tale A. ha tra l'altro dedicato un ampio studio monografico al contratto in esame: Id., *Il contract of affreightment*, cit.

([42]) Cfr. S. Carbone - P. Celle - M. Lopez de Gonzalo, *Il diritto marittimo*, cit., 213.

([43]) Cfr. L. Tullio, *Contratto di noleggio*, cit., 13-14.

([44]) Così L. Tullio, *Contratto di noleggio*, cit., 14. Nello stesso senso, A. Antonini, *Il diritto della navigazione a ottant'anni dalla codificazione: l'autonomia e il sistema delle fonti nel rapporto con l'ordinamento generale*, in *Riv. dir. civ.*, 2024, 671, secondo il quale «l'aspetto organizzativo non snatura il contratto quadro, pur sempre riconducibile alla *species* del trasporto». Da ultimo, dubbi al riguardo sono invece espressi da V. Corona, *Il contract of affreightment - Parte I*, in questa *Rivista*, 2025, 54-55, secondo la quale «la natu-

costanza che non sia sin dall'inizio prefissato il numero delle singole prestazioni di trasporto e che si tratti di un contratto di durata ad esecuzione periodica non mutano la predetta natura, come pacificamente riconosciuto anche nel diverso caso del *time charterparty*.

7. *Conclusioni* – La contrattualistica dei trasporti e della logistica si è evoluta nell'ottica di soddisfare esigenze specifiche degli operatori e, in larga misura, è sempre più improntata ad un approccio «custom made», superando così la rigidità dei tipi contrattuali codicistici. In quest'ultimo senso, è stato correttamente sottolineato che – dal punto di vista della qualificazione – vi è stata una progressiva «valorizzazione della causa concreta, riferita alla singola operazione giuridico-economica, anziché a quella astratta assunta alla base dei tipi legali» ([45]).

Non solo. Come già anticipato, una parte della dottrina ha riletto in chiave "funzionale", piuttosto che dogmatica, i contratti inerenti al settore dei trasporti e della logistica: è – in sostanza – la funzione e l'interesse concretamente coinvolto (e tutelato) a rappresentare il parametro di riferimento per ricostruire la disciplina applicabile ai contratti in esame ([46]). Tale evoluzione è del resto coerente con un più ampio approccio, in base al quale è stata evidenziata l'opportunità di attribuire «valenza normativa» all'operazione economica sottesa al contratto e di interpretare il relativo regolamento negoziale alla luce dell'assetto giuridico-economico concretamente voluto dalle parti ([47]).

Questo tipo di approccio non fa peraltro venir meno il rilievo della normativa in tema di trasporto quale disciplina applicabile ai contratti quadro di trasporto e di logistica: l'analisi svolta nei precedenti paragrafi conferma infatti l'applicazione della normativa trasportistica *sia* nell'ambito della multimodalità (e non è un caso che il legislatore abbia considerato tale fenomeno all'interno della disciplina generale del trasporto, all'uopo modificando l'art. 1696, comma 3, c.c. ([48]), *sia* nel contesto dei contratti di logistica integrata (dove la disciplina

---

ra ibrida del COA – che deriva dalla compresenza di elementi di fattispecie che in astratto sono ben distinte – e che si riconnette alle mutate esigenze del mercato, potrebbe non consentire un inquadramento "tradizionale"» e ciò al punto «da chiedersi se sia davvero utile cercare di forzare una fattispecie – che nasce per essere flessibile – all'interno di un contratto antico» (quale il trasporto).

([45]) Cfr. A. Antonini, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità*, cit., 433.

([46]) Cfr. E. Indraccolo, *I contratti del trasporto e della logistica – Profili metodologici*, cit., spec. 7, 15 e 55 ss.

([47]) Così A. D'Angelo, *Contratto e operazione economica*, Torino, 1992, *passim*, ma spec. 58 ss., ove ulteriori riferimenti.

([48]) V. *retro*, § 2.

dell'appalto lascia spazio a quella del trasporto relativamente alla prestazioni inerenti al trasferimento di beni, secondo quanto previsto dall'art. 1677-*bis* c.c. ([49])), *sia* con riguardo al *contract of affreightment* (che è pacificamente un contratto di trasporto, ancorchè atipico e strutturato in modo diverso da un normale *charterparty* ([50])).

Insomma, la maggiore complessità della prestazione richiesta al vettore e la sua integrazione all'interno di un più ampio ciclo logistico, la perdita di rilievo delle modalità attraverso le quali il trasporto si svolge e la deviazione dai tipi contrattuali (legali o invalsi nella prassi degli operatori) non snaturano i contratti in esame riconducendoli all'appalto (o a negozi atipici *tout court*), ma – al contrario – confermano il rilievo ordinamentale della disciplina del trasporto, la quale rimane il principale «architrave giuridico» dei fenomeni in esame.

([49]) V. *retro*, § 5.

([50]) V. *retro*, § 6.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

INTERVENTI

L'ETS2, OSSIA COME METTERE UN «FRENO» ALLE EMISSIONI DEI TRASPORTI

Andrea Profeta

The article examines ETS2, the EU's new emissions trading system for road transport and buildings, introduced with the 2023 revision of the ETS Directive. The measure responds to the climate gap: while the EU ETS delivered major cuts, transport emissions kept rising. From 2027 the market phase begins (auctions and a declining cap), and authorisation/monitoring obligations apply from 1 January 2025. ETS2 follows an upstream design: fuel suppliers must cover emissions and are likely to pass costs on to end users. To mitigate regressive impacts, the Social Climate Fund is established, financed by auction revenues and implemented through national plans by 30 June 2025. The article retraces the historical-regulatory path of sustainable mobility, identifies the causes of past failures (path dependence, regulatory taboos, distortionary subsidies, lobbying), and discusses ETS/ETS2 objectives and trade-offs (abatement, cost-effectiveness, efficiency, equity). It concludes that ETS2 is necessary but not sufficient: a «just transition» requires ex ante policies that prevent – beyond merely compensating – negative distributional effects.

Sommario: 1. Premessa. – 2. Il rapporto tra ETS e mobilità sostenibile: una panacea (proprio) per tutti i «mali»? – 3. Le origini della mobilità sostenibile: un paradosso storico. – 4. I possibili motivi del ritardo nell'implementazione della mobilità sostenibile. – 5. Il sistema di scambio delle emissioni. – 6. Gli obiettivi comuni dell'EU ETS ed ETS2. – 7. *Segue*: il contenuto dell'ETS2. – 8. *Segue*: il suo impatto sociale.

1. *Premessa* – La transizione energetica e climatica è ancora oggi al centro dell'azione politica e normativa europea. Tuttavia, malgrado i successi fatti registrare dai settori assoggettati al sistema di scambio delle emissioni dell'Unione europea («EU ETS»), ve ne sono altri che, sciolti da tali briglie, sono rimasti immuni da tali progressi ed hanno altresì fatto registrare un *trend* di segno contrario.

Sul banco degli imputati siede il settore dei trasporti, che è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas ad effetto serra in Europa e, tra quelli presidiati dalle politiche climatiche europee, è l'unico ad aver aumentato

le proprie emissioni ([1]). Segnatamente, il trasporto stradale rappresenta la quota più elevata di emissioni di gas prodotte in generale dai trasporti.

Proprio per far fronte a tale fenomeno, l'Unione europea – con la Direttiva n. 2023/959/UE ([2]), di modifica della Direttiva n. 2003/87/CE – ha istituito un sistema autonomo di scambio delle quote di emissione (cd. ETS2) per il trasporto su strada, l'edilizia e le piccole industrie non ricadenti nel campo di applicazione dell'ETS. Il nuovo regime è omologo del primo: seppur strutturalmente distinto, ne replica la logica *cap and trade* ([3]) adattandola, a monte, alla natura delle emissioni prodotte dai combustibili destinati ai consumi civili e ai trasporti.

L'operatività del sistema dell'ETS2 è scandita secondo il seguente orizzonte temporale. A partire dal 1 gennaio 2025 sono divenuti efficaci gli obblighi autorizzativi e di monitoraggio per i soggetti ricadenti nel suo campo di applicazione ([4]). Dal 2027, invece, prenderà vita la cd. «fase di mercato», ossia la messa all'asta delle quote di emissione ([5]). Inoltre, il 30 giugno 2025 è scaduto

---

([1]) Rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente, 2022.

([2]) In particolare, l'art. 1, § 1, punto 29, della Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra, è intervenuto sulla citata Direttiva del 2003 prevedendo l'inserimento, dopo l'art. 30, dell'intero Capo IV-*bis,* rubricato «Sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori».

([3]) La logica di funzionamento di tale meccanismo verrà illustrata nel seguito di trattazione.

([4]) Nello specifico, l'art. 30-*ter*, § 1, dir. 2003/87/CE, come novellato, prevede che: «*Gli Stati membri assicurano che, a decorrere dal 1° gennaio 2025, nessun soggetto regolamentato svolga l'attività di cui all'allegato III, a meno che non sia in possesso di un'autorizzazione rilasciata da un'autorità competente conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo*». Quanto alla citata autorizzazione, l'art. 30-*ter,* appena citato, al § 3, stabilisce che: «*L'autorità competente rilascia un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra al soggetto regolamentato di cui al paragrafo 1 del presente articolo per l'attività di cui all'allegato III se ha accertato che il soggetto è in grado di monitorare e comunicare le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III*». Gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei soggetti obbligati dal Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il Regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione.

([5]) Il concreto esplicarsi della fase di mercato è disciplinato dall'art. 30-*quinquies* della dir. 2003/87/CE. Per economia di trattazione, ne viene di seguito compendiata l'articolazione. Nella specie, a decorrere dal 2027, le quote disciplinate dal Capo IV-*bis,* ossia sotto l'imperio dell'ETS2, sono vendute tramite aste separate rispetto agli altri sistemi ETS. Una parte delle quote – pari a 600 milioni – viene inizialmente assegnata alla riserva stabilizzatrice del mercato. Sulla riserva stabilizzatrice del mercato si vedano: G. Perino

il termine per gli Stati Membri di presentare i rispettivi Piani sociali per il clima ([6]), componenti essenziali del dei Fondi sociali per il clima ([7]) finalizzati a «… *contribuire a una transizione socialmente equa verso la neutralità climatica…*» ([8]) mitigando l'impatto sociale, ossia gli effetti «collaterali» per le famiglie in condizioni di povertà energetica o dei trasporti e le microimprese vulnerabili ([9]), derivante dall'introduzione del sistema di scambio delle emissioni per il trasporto su strada e per gli edifici.

Tale quadro normativo è, peraltro, in fase di evoluzione: nel novembre del 2025 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno manifestato l'intenzione di posticipare al 2028 l'avvio effettivo dell'ETS2; inoltre, sempre di recente, la Commissione ha avanzato modifiche afferenti al sistema della riserva di quote ([10]).

- M. Willner, *Procrastinating reform: The impact of the market stability reserve on the EU ETS*, in *Journal of Environmental Economics and Management* 2016, 37-52; S. Borghesi - M. Pahle - G. Perino - S. Quemin e M. Willner, *The Market Stability Reserve in the EU Emission Trading System: A critical Review,* in *Annu. Rev. Resour. Econ*. 2023, 131-152. La Riserva di stabilità del mercato, istituita con decisione n. 2015/1814/UE, mira a correggere gli squilibri strutturali tra domanda e offerta nel mercato del carbonio, contrastando l'eccesso di quote che deprime i prezzi e compromette l'efficacia del sistema. Per l'ETS2, se le quote in circolazione superano i 440 milioni, 100 milioni sono ritirate dalle aste e trasferite alla riserva; in caso contrario, se scendono sotto i 210 milioni, 100 milioni sono reimmesse. Nel 2027, l'asta iniziale include un surplus del 30% per compensazioni future, e 150 milioni di quote sono destinati integralmente al Fondo Sociale per il Clima. Sono inoltre previste aste supplementari fino a un massimo di 65 miliardi di euro entro il 2032.

([6]) Tale orizzonte temporale è specificatamente declinato dal Considerando n. 17 del Regolamento sopra citato: «*Ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano sociale per il clima («piano»). È opportuno presentare i piani entro il 30 giugno 2025 affinché possano essere esaminati con attenzione e tempestività.* […]».

([7]) Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il Regolamento (UE) 2021/1060.

([8]) Art. 3, § 1, reg. *ut supra*.

([9]) Il tema sarà oggetto di specifica analisi in chiusura di trattazione.

[10]) In particolare, il Consiglio dell'UE (Ambiente) e il Parlamento europeo, nell'ambito dei negoziati sulla nuova legge europea sul clima per il 2040, hanno concordato di posticipare di un anno l'entrata in vigore del sistema ETS2, spostandone l'applicazione dal 2027 al 2028 allo scopo di garantire una transizione più sostenibile per cittadini e imprese in un contesto di incertezza economica e di alti prezzi energetici, concedendo agli Stati membri tempo aggiuntivo per preparare misure di mitigazione degli impatti sociali. Il testo della proposta è reperibile in: *data.consilium.europa.eu*. Invece, la Commissione europea ha presentato la proposta COM (2025) 738 final del 27 novembre 2025 volta a rafforzare la stabilità del nuovo mercato ETS2, intervenendo sul funzionamento della Market Stability Reserve (MSR) dedicata a questo sistema. In base a tale proposta, la Commissione potrebbe ad esempio rilasciare tempestivamente fino a 20 milioni di quote dal MSR nel caso in cui il prezzo del carbonio nel mercato ETS2 superi la soglia di 45 euro per tonnellata, così prevenendo eccessive oscillazioni dei prezzi. L'obiettivo è rendere

Il presente contributo si prefigge l'obiettivo di ricostruire criticamente, nell'ordine: le ragioni storiche e sistemiche del fallimento delle politiche europee di mobilità sostenibile; la genesi, l'impianto e le finalità dell'ETS2; gli impatti socio-economici e distributivi del nuovo sistema, con specifico riguardo al ruolo svolto dal Fondo sociale per il clima.

2. *Il rapporto tra ETS e mobilità sostenibile: una panacea (proprio) per tutti i «mali»?* – Per comprendere la *ratio* sottesa all'inclusione del trasporto su strada in un meccanismo di scambio delle emissioni, occorre preliminarmente valutare l'efficacia dell'ETS. Sin dal suo varo nel 2005, tale meccanismo ha contribuito nella misura del 47% alla riduzione delle emissioni dei settori energivori e industriali e ha altresì generato oltre 200 miliardi di euro di proventi vincolati alla transizione ecologica ([11]). Tali risultati devono tuttavia essere calati nella più ampia prospettiva delle politiche europee di sostenibilità: riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra; incremento della quota di energia da fonti rinnovabili; promozione dell'efficienza energetica e riduzione del consumo di energia. Rispetto a questi obiettivi, il settore dei trasporti è costantemente stato deficitario.

Quanto al primo obiettivo, nel quadro del «*Pacchetto per il clima e l'energia 2020*» ([12]), l'Unione europea ha emanato la direttiva n. 2009/29/CE, volta a ridurre le emissioni carboniche di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2020 ([13]). Allora l'ETS si applicava solo ad alcuni settori – ossia approvvigio-

---

l'ETS2 più resiliente a squilibri tra domanda e offerta nella fase di avvio, migliorandone la liquidità e la prevedibilità dei prezzi senza alterarne la struttura di fondo. Il testo della proposta è reperibile in: *eur-lex.europa.eu*.

([11]) Dato dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, aggiornato al 20 agosto 2024. In tal senso anche il report della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, sul funzionamento del mercato europeo del carbonio nel 2023, del 19.11.2024.

([12]) Con tale denominazione si indica un *corpus* di atti legislativi adottati dall'Unione europea nel 2008 onde perseguire gli obiettivi climatici ed energetici. Con detto Pacchetto l'Unione ha fissato i primi obiettivi vincolanti in materia di clima ed energia da raggiungere entro il 2020. In particolare, con la citata direttiva 2009/29/CE, del 23 aprile 2009, è stata introdotta una riforma strutturale dell'ETS attraverso l'introduzione di un tetto unico europeo alle emissioni per i settori coperti dal medesimo sistema nonché la sostituzione dei piani nazionali mediante aste centralizzate. Per dovere di completezza, si deve evidenziare che, al fianco degli obiettivi in materia di riduzione delle emissioni carboniche, l'Unione europea con il Pacchetto in discorso ha altresì previsto un obiettivo vincolante del 20% di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo dell'UE entro il 2020 (direttiva 2009/28/CE) nonché un obiettivo, non vincolante, dell'incremento del 20% di efficienza energetica (direttiva 2012/27/UE).

([13]) Considerando 5-6 della Direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

namento energetico e industria. Per i comparti esclusi – trasporti (ad eccezione di quelli aerei) edilizia, agricoltura e gestione dei rifiuti – si rendeva necessario uno strumento complementare. Con la decisione n. 406/2009/CE, è stato dunque istituito il meccanismo «*Effort Sharing Decision*», per cui ciascuno Stato membro è stato gravato da uno specifico obiettivo – differenziato in base al PIL pro capite nonché al rispettivo costo di abbattimento delle emissioni ([14]) – *in subiecta materi*a. In applicazione del principio di solidarietà tra Stati membri, quelli con minori capacità economiche – quindi con aspettative di crescita relativamente maggiori – erano legittimati all'aumento delle proprie emissioni carboniche rispetto ai livelli del 2005, salvo doverle ridurre successivamente, viceversa per quelli allora versanti nelle opposte condizioni. L'equità di tali oneri era garantita attraverso un tetto massimo del 20% sia per la riduzione che per l'aumento delle emissioni.

Tale meccanismo solidaristico si è tuttavia rivelato inidoneo a portare alla trasformazione strutturale dei modelli di mobilità invece auspicata, a dispetto del formale raggiungimento degli obiettivi climatici al 2020 ([15]). Infatti, nel raggiungimento di tale traguardo la pandemia da Covid-19 ha sortito un effetto troppo rilevante per essere trascurato ([16]).

L'analisi dei dati aggregati dal 1990 al 2019 (anno precedente al divampare della pandemia) mostra che la riduzione delle emissioni è stata trainata quasi esclusivamente dai settori coperti dall'ETS ([17]). Invece, i settori esclusi hanno contribuito in maniera inferiore alla riduzione complessiva delle emissioni carboniche e, nel caso del trasporto, hanno addirittura conosciuto aumenti significativi: 24% per quello stradale, 34% per quello marittimo internazionale; 146% per

---

([14]) Considerando 8-9 della Decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 In ordine alla recente revisione della «*Effort Sharing Regulation*», si veda: M.G. Harris, T*he revision of the Effort Sharing Regulation: a key piece of the "Fit for 55" puzzle,* in *Diritti Comparati* 2023.

([15]) Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 18 ottobre 2022, sullo Stato dell'Unione dell'energia 2022.

([16]) Corte dei conti europea, relazione speciale n. 18/2023, Obiettivi dell'UE in materia di energia e di clima, 17-18. Gli *auditor* hanno stimato che il Covid ha inciso nella misura del 4% rispetto alla complessiva riduzione delle emissioni (pari al 31,9% rispetto ai livelli del 1990). Al tempo stesso, a conferma dell'incidenza della pandemia, l'Agenzia europea per l'ambiente ha registrato sin già nel 2021 un rilevante effetto rimbalzo delle emissioni (in crescita del 5% rispetto all'anno precedente).

([17]) Relazione *ut supra,* 39.

il trasporto aereo internazionale ([18]). Da ciò è quindi dipesa l'estensione graduale dell'ETS al trasporto aereo e l'istituzione, *ad hoc,* dell'ETS2 per i trasporti su strada ([19]). Merita invece separata considerazione l'assoggettamento all'ETS del trasporto marittimo, sempre ad opera della direttiva 2023/959/UE, fonte di rilevanti riserve da parte degli operatori del settore sia per via dei costi aggiuntivi da ciò derivanti sia per i possibili effetti distorsivi sul mercato globale. Segnatamente, il timore dell'industria marittima risiede nell'eventualità che l'applicazione unilaterale (al solo ambito europeo) dell'ETS possa minare la competitività delle sue imprese per via di fenomeni di *carbon leakage* ([20]).

L'ETS2 costituisce quindi una risposta ad una patologia sistemica. Il suo fine ultimo è perciò quello di colmare il divario climatico causato dal fallimento delle politiche di mobilità sostenibile adottate sinora ([21]). Al tempo stesso, però, non si deve cadere in una visione eccessivamente semplicistica: detto meccanismo non è, di per sé, una «panacea» per le inefficienze della mobilità sostenibile, posto che esso presuppone invece un approccio integrato. A maggior ragione, uno sforzo in quest'ultima direzione si rende necessario alla luce dell'innalzamento dell'asticella dei *target* climatici ([22]).

3. *Le origini della mobilità sostenibile: un paradosso storico* – «*Attualmente* [il settore automobilistico europeo] *sta attraversando una trasformazione struttu-*

([18]) Corte dei conti europea, sulla base dell'inventario delle emissioni di gas a effetto serra del 2022 pubblicato dall'Agenzia europea dell'ambiente, reperibile su: *eea.europa.eu.*

([19]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 14 luglio 2021, «*Pronti per il 55%*»: realizzare l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030 lungo il cammino verso la neutralità climatica.

([20]) Il comunicato di Assarmatori è reperibile su: assarmatori.eu.

([21]) Tale concetto è espresso, seppur in guisa ben più edulcorata, nel § 2.2. della citata Comunicazione della Commissione del 14 luglio 2021, «Pronti per il 55%»: «[…] *Uno dei pilastri del pacchetto consiste nel far lega sugli ottimi risultati conseguiti dal sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS), rafforzandolo e applicandolo a nuovi settori nei quali a oggi non si registrano riduzioni soddisfacenti delle emissioni. L'esperienza maturata negli ultimi 16 anni dimostra che lo scambio di quote di emissioni costituisce un meccanismo estremamente valido per ridurre le emissioni con efficacia di costo; per giunta le entrate che esso genera possono essere usate per sostenere la transizione verso una produzione più pulita e stimolare l'innovazione*».

([22]) Il Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il Regolamento (CE) n. 401/2009 e il Regolamento (UE) 2018/1999, ha stabilito che, entro il 2030, obbligatoriamente, le emissioni nette di gas a effetto serra devono essere ridotte almeno del 55% rispetto ai livelli del 1990.

rale caratterizzata da una rapidità e una portata senza precedenti» (23). È quanto ha riferito la Commissione in occasione della pubblicazione del «*Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo*» (24), che testimonia il fallimento delle politiche di mobilità sostenibile.

Infatti, la transizione sostenibile – oggi prefigurata dalle Istituzioni europee in termini di assoluta urgenza – non è un'acquisizione recente, legata all'impulso dell'Accordo di Parigi del 2015 (25) e successivamente alla Legge europea sul clima (26), che hanno decretato il passaggio dall'Unione europea economicamente orientata a quella impegnata nella «sostenibilità degli ecosistemi» (27).

Alla base di tale transizione non v'è una sopravvenuta presa di coscienza o una sopravvenuta sensibilità ambientale. Semmai è il contrario: il presupposto è il ritardo rispetto ad un percorso che era già stato auspicato e tratteggiato oltre cinquanta anni fa.

Si deve premettere che la politica comune dei trasporti è nata con il Trattato di Roma del 1957 e dunque con l'istituzione della Comunità economica europea (28) (se addirittura prima, con il Trattato CECA del 1951 e quindi con l'istituzione della Comunità europea del carbone e dell'acciaio (29). L'art. 136 (ex art. 117),

---

(23) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 5 marzo 2025, sul «Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo».

(24) Comunicazione *ut supra*.

(25) L'Accordo di Parigi costituisce un trattato internazionale giuridicamente vincolante avente ad oggetto il mutamento climatico. L'Accordo è stato adottato da 196 Parti in occasione della Conferenza delle Nazioni Unite sul Mutamento Climatico (COP21), tenutasi a Parigi il 12 dicembre 2015. Esso è entrato in vigore il 04 novembre 2016.

(26) Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il Regolamento (CE) n. 401/2009 e il Regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima»). M. Falcone, *Il "Green Deal" europeo per un continente a impatto climatico zero: la nuova strategia europea per la crescita tra sfide, responsabilità e opportunità,* in *SIE* 2020, 379-394; S. Eckert, *The European Green Deal and the EU's Regulatory Power in Times of Crisis*, in *JCMS* 2021, 81-91; E. Chiti, *Verso una sostenibilità plurale? La forza trasformatrice del "Green Deal" e la direzione del cambiamento giuridico*, in *RQDA* 2021, 130-148.

(27) E. Chiti, *In motu. L'Unione europea e la trasformazione della costruzione giuridica della sostenibilità,* in Aa.Vv., *La riforma costituzionale in materia di tutela dell'ambiente. Atti del Convegno 28 gennaio 2022*, Napoli, 2022, 184.

(28) Trattato che istituisce la Comunità economica europea (CEE), stipulato il 25 marzo 1957 a Roma, entrato in vigore in data 01 gennaio 1958.

(29) Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA), stipulato il 18 aprile 1951. V'è chi sostiene che il Trattato CECA pose solo le premesse giuridiche per la nascita della «politica comune dei trasporti». Ed infatti il Trattato CECA si premurava solo di assicurare l'uniformità tariffaria in materia di scambio del carbone e dell'acciaio non discorrendo in alcun modo di politica comune. In ogni caso, sul rapporto

TCE, prefiggeva l'obiettivo del miglioramento del tenore e della qualità di vita e lavorative dei cittadini della Comunità ([30]), attraverso tanto il mercato comune quanto per mezzo delle procedure previste dal Trattato così come dal ravvicinamento delle disposizioni degli Stati membri. Ogni settore toccato dall'azione della Comunità era dunque pregno di rilevanza sociale. Pertanto, se in astratto il diritto primario non ignorava l'intrinseca rilevanza sociale dei trasporti, nel concreto, però, lo spazio dedicato alle istanze di sostenibilità fu pressoché inesistente. Difatti, l'idea di livellare le condizioni di vita e lavorative verso l'alto, per quanto meritoria, avrebbe potuto determinare squilibri nei vari tipi di trasporto e minare l'implementazione della libertà di movimento dei servizi di trasporto nell'ambito della Comunità ([31]). Tanto bastava a rendere le esigenze sociali recessive rispetto a quelle economiche: perciò la dimensione sociale dei trasporti rilevava unicamente in quanto essi si configuravano come «servizi di interesse economico generale» ([32]). Pertanto, gli aspetti sociali dei trasporti erano considerati nella misura in cui imponevano una modulazione della rispettiva disciplina rispetto a quella concorrenziale, e non oltre.

Sostanzialmente, il settore dei trasporti era concepito in guisa meramente strumentale all'instaurazione del mercato comune e, allo stesso tempo, data la

---

tra la politica comune dei trasporti si veda: La decisione n. 18/59 sulla pubblicazione dei prezzi dei trasporti su strada nella CECA. N. Faiola, *Una possibile estensione dei poteri dell'Alta Autorità al vaglio della Corte di giustizia,* in *Eurojus.it* 2024.

([30]) Si è consapevoli che, a partire dal Trattato di Maastricht, pubblicato in G.U n. 191/1 del 29.07.1992, l'*illo tempore* Comunità ha acquisito la denominazione di «Unione» (cfr: Titolo I, art. A, «*Con il presente trattato, le Alte Parti Contraenti istituiscono tra loro un'Unione europea, in appresso denominata «Unione»*). Il riferimento alla «Comunità» e l'uso del termine «comunitario» è quindi da intendersi contingente allo specifico oggetto di trattazione del presente capitolo.

([31]) Commissione europea, Memorandum «*on the general lines of the common transport policy*», Brussels, 10 Aprile 1961, VII/COM(61)50-E, 53 ss. reperibile su: *aei.pitt.edu*.

([32]) Perciò il Trattato di Roma dedicò a questi ultimi una disciplina *ad hoc*, contenuta nel Titolo V. Il Titolo V è «speciale» perché rielaborava i principi generali del Trattato per il settore dei trasporti, colmando le disarmonie nazionali e tenendo conto delle peculiarità del comparto, con riflessi sull'art. 73 (*ex* art. 77), TCE. Difatti, gli Stati dovevano intervenire a tutela del profilo sociale del settore dei trasporti sebbene l'art. 87 (*ex* art. 92), TFUE, dichiarasse, in linea di principio, incompatibili gli aiuti di Stato (F. Munari, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, 5 ss.). Il coordinamento tra disciplina generale e speciale, fondato sull'art. 51 (*ex* art. 61), TCE, è ricostruito da A. Fico, *Il trasporto pubblico nell'UE: diritti, mercato e politiche di sviluppo dell'Europa che verrà*, in *federalismi.it* 2015, 5: il Titolo V regola la libera circolazione dei servizi di trasporto, mentre agli altri profili si applicano le norme generali. Le incertezze sull'estensione della deroga sono state chiarite dalla Commissione nelle «Proposte in materia di diritto di stabilimento del 22.03.1960» e nel «Memorandum del 1961»: la presenza di previsioni speciali non esclude l'applicazione delle norme generali del Trattato, salvo deroga espressa.

sua importanza al fine di un sano sviluppo dell'economia comunitaria, esso era considerato *ex se* come un mercato da sviluppare a livello europeo ([33]).

A partire dal 1971, si assistette però al tentativo di imprimere un cambiamento da parte (soprattutto) della Commissione, che pubblicò un documento programmatico ([34]) inteso ad aprire il settore alle esigenze di sostenibilità ambientale. In particolare, in tale data, con la pubblicazione del «*Community transport policy – and why? Information*» ([35]), la Commissione diffidò dall'arrestare la riflessione sull'andamento della politica dei trasporti alla mera superficie del fenomeno, ossia ai soli indicatori economici ([36]). Diversamente, un giudizio realmente consapevole presupponeva che si tenesse conto dei «costi sociali» dei trasporti: «*Everything now suggests that transport, because of the very speed of its own expansion is now escaping from the mastery of man, is feeding on itself and becoming a menace to human existence*». Il monito della Commissione era volto alla riconcettualizzazione del concetto stesso di trasporto: «*It is a matter of deciding whether we shall escape from a form of slavery imposed upon us by the anarchical development of transport, which is already forcing us to accept uncivilised conditions in our lives. […] The moment has indisputably come when the transport structures of the future are becoming a problem which must be tackled jointly*».

Quanto sopra deve essere letto in coordinato disposto con la coeva nascita della politica ambientale europea, in seno alla quale, in dualismo con lo sviluppo economico, venne declinato il concetto di sviluppo sostenibile. In particolare, il Vertice di Parigi del 1972 fornì una risonanza politica e giuridica essenziale alla protezione ambientale ([37]). La dichiarazione politica e il comunicato finale del Vertice di Parigi del 19-20 ottobre 1972 assunsero connotati del tutto singolari per il tempo. In tal sede fu infatti dichiarato che «*la crescita economica non è fine a sé stessa*» e che occorreva garantire «*un'attenzione particolare ai valori e beni non materiali e alla protezione dell'ambiente naturale, onde porre il*

([33]) D. Scicolone, *La politica comune dei trasporti: il punto della situazione,* in *Rivista amministrativa della Repubblica italiana* 2005, 54.

([34]) Il riferimento è sempre inteso alla Brochure «*Community transport policy – and why? Information*», reperibile su *aei.pitt.edu*.

([35]) Eu Commission, Brochure, *Community transport policy - and why? Information [Transport] 4/72*, 1971, Brussels, reperibile su *aei.pitt.edu*.

([36]) I trasporti contribuivano *ratione temporis* per oltre il 10% del reddito comunitario e, date le rispettive prospettive di crescita, si candidavano a divenire il più importante settore nel contesto europeo. Tale espansione era accompagnata da costante riduzione del prezzo del trasporto per gli utenti; fenomeni, quelli premessi, che, in apparenza, avrebbero potuto stimolare e giustificare una diffusione dei trasporti ancor più capillare.

([37]) Esso era stato voluto dal Presidente francese Georges Pompidou per imprimere una svolta politica e programmatica alla Comunità alla vigilia dell'ingresso in essa del Regno Unito.

progresso al servizio dell'uomo» ([38]).

All'inizio del 1970 la politica dei trasporti era dunque entrata nel prisma della sostenibilità, avendo dunque allargato i propri orizzonti anche alle questioni che prescindevano dal mero profilo economico ([39]).

Da lì in poi, oltre che mezzo strumentale alla realizzazione del mercato comune ([40]) e attività economico-imprenditoriale autonoma, il trasporto è divenuto contenitore della tutela ambientale. A sua volta, il trasporto sostenibile ha costituito il grimaldello di quest'ultima ([41]). Più in generale, nel corso del suo sviluppo, l'Unione è divenuta sempre più non solo mercato e sua etero-correzione, ma anche etero-compensazione, vale a dire riequilibrio territoriale e, appunto, sviluppo sostenibile ([42]).

Un dato è quindi evidente: un simile iato tra consapevolezza e attuazione testimonia che l'Unione europea, pur avendo tempestivamente individuato le criticità del settore, ha sostanzialmente postergato per decenni l'adozione di misure incisive in materia. La transizione sostenibile oggi imposta – in termini stringenti – dalla normativa climatica non costituisce dunque una scelta improvvisa, bensì l'esito tardivo di un percorso politico e regolatorio iniziato cinquant'anni fa. L'istituzione dell'ETS2, pertanto, si configura come la risposta necessaria ad un'inerzia storica irrisolta.

([38]) S. Grassi, *La tutela dell'ambiente nelle fonti internazionali, europee ed interne,* in *Federalismi.it* 2023, 18; M. Silvestri, *Sviluppo sostenibile: un problema di definizione,* in *Gentes* 2015, 2015.

([39]) Per un'ulteriore analisi sul tema, si veda M. Badagliacca, *L'evoluzione della politica europea dei trasporti nell'ottica dello sviluppo sostenibile e dell'integrazione dei trasporti,* in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2013, 165-190. A tal riguardo si segnala che l'Autore citato riviene l'emersione degli obiettivi di mobilità sostenibile a partire, quantomeno, dal «*Memorandum della Commissione sulla evoluzione verso una politica comune dei trasporti*» del 1983, per arrivare, con il «*Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*» del 1992, ad una visione integrata delle diverse modalità di trasporto, ispirata al concetto di mobilità sostenibile. In riferimento al Libro bianco del 1992 della Commissione, F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2010, 114, ritiene come esso, rispetto al successivo Libro bianco del 2001, si fosse invero limitato a porre l'accento sulle esigenze di tutela ambientale e sul miglioramento della qualità dei servizi e della sicurezza, proiettando sui trasporti non già il paradigma dello sviluppo sostenibile, bensì quello della mobilità sostenibile e sicura.

([40]) Ai sensi del combinato disposto degli artt. 2 e 3 del Trattato di Roma.

([41]) M. Badagliacca, *op. cit*., 175. Cfr., M. Cossutta, *Intorno ad alcune questioni sul trasporto di merci. Riflessioni a latere di recenti contributi in materia marittimistica,* in *Trasp.* 2000, 46.

([42]) A. Predieri, *Le reti transeuropee nei trattati di Maastricht e di Amsterdam*, in *Dir. UE* 1997, 307. F. Pellegrino, *L'evoluzione della politica delle reti transeuropee di trasporto*, in Aa.Vv., *I porti dell'area dello stretto di Messina nelle reti transeuropee* (a cura di E. Fanara), Messina, 2007, 126.

4. *I possibili motivi del ritardo nell'implementazione della mobilità sostenibile* – «Sviluppo sostenibile e sostenibilità […] riguardano tanto lo stato di cose desiderabile (e ottimale) per le nostre società nel lungo periodo, quanto l'insieme di azioni che gli attori istituzionali, della società civile organizzata, economici ed individuali attuano, su diverse scale di azione, per giungere a questo stato di cose» ([43]). Se è vero che le esigenze di sostenibilità hanno fatto il loro ingresso nello scenario dei trasporti almeno dal 1970, è altresì un dato che le misure adottate in questo ambito si sono rivelate ampiamente inefficaci.

Una delle ragioni di questo fallimento risiede anzitutto nel difficile contemperamento tra obiettivi ambientali ed economici, spesso concepiti in guisa antitetica. Il successo delle politiche di sostenibilità, viceversa, presuppone l'integrazione di siffatti obiettivi, «nella convinzione che ecologia ed economia non debbano porsi in rapporto antitetico e conflittuale tra loro, ma che occorre contemperare le opposte esigenze: quelle di miglioramento economico con quelle di conservazione, tutela e valorizzazione della qualità ambientale e di riduzione delle disuguaglianze sociali» ([44]).

Le politiche pubbliche adottate in materia devono quindi essere, prima di tutto, congegnate adeguatamente. La cd. *path dependence* ([45]) sta portando ad una stabilizzazione di quei principi ed obiettivi che estendono la logica dello sviluppo sostenibile ad ogni campo delle politiche pubbliche. Tuttavia, sostenibilità e sviluppo sostenibile rappresentano – pur sempre – concetti dinamici sicché complessi: il loro significato muta nel corso del tempo in funzione dei progressi scientifici nonché della sensibilità politico-sociale. Il significato di sostenibilità è mutevole a motivo della sua inclusione nel ciclo delle politiche pubbliche, ossia nel processo iterativo di produzione, verifica dei risultati e modifica delle stesse ([46]). L'interazione tra i problemi tradizionali di *policy* e sostenibilità ha portato all'emersione una serie di «variabili problematiche», che i decisori devono tenere in debita considerazione ([47]).

([43]) E. Esposito, *Analisi e valutazione delle politiche per lo sviluppo sostenibile,* in *Sociologia per la sostenibilità e analisi dei processi globali,* 2023, 75.

([44]) F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009, 23.

([45]) S.E. Page, *Path dependence*, in *Quarterly Journal of Political Science*, Sapienza Università Editrice, Roma, 2006, 88. La *path dependence* indica che gli eventi presenti e futuri, le azioni o le decisioni sono influenzati dal percorso intrapreso dagli eventi, dalle azioni e dalle decisioni precedenti.

([46]) E. Esposito, *op. cit*., 75.

([47]) S.R. Dovers, *Sustainability: demands on policy,* in *Journal of public policy* 1996, 303-318. G.B. Peters, *The problem of policy problems,* in *Journal of Comparative Policy Analysis* 2005, 349-370.

Anzitutto le politiche di sostenibilità insistono su problemi eterogenei (i quali possono essere fisici o chimici, come i sistemi climatici e gli ecosistemi) che operano su una scala temporale incompatibile rispetto a quella a cui rispondono i fautori di tali politiche (come i cicli elettorali). Inoltre, i decisori devono confrontarsi con il governo di beni pubblici globali, per cui i problemi di sostenibilità sono indifferenti a qualsivoglia confine territoriale o amministrativo ([48]). Del resto, i processi di degrado ambientale, sovente, sono irreversibili o quantomeno non reversibili in un arco temporale compatibile con quello della società. Ciò crea un cortocircuito con le politiche pubbliche, dato che l'impostazione metodologica ad esse sottesa è o di tipo incrementale – per cui le politiche sono frutto di un processo iterativo e di reciproco adattamento tra una molteplicità di attori preposti alla cura di interessi settoriali – o di cd. *trial and error* – per cui la politica è modellata in base ai risultati di volta in volta conseguiti ([49]). I sistemi climatici ed ecologici non sono nemmeno dei sistemi lineari o quantomeno adattivi, il che impedisce di prevederne con accuratezza il comportamento, con ovvi riverberi sul rapporto tra scienza e politica e, più nello specifico, con riferimento all'affidamento che la seconda ripone sui modelli predittivi della prima ([50]). I problemi di sostenibilità producono altresì effetti cumulativi, che tendono a sommarsi nel tempo; il che, insistendo su fattori interdipendenti, ne amplifica le conseguenze ([51]).

L'indagine sulle ragioni del fallimento delle politiche di mobilità sostenibile deve perciò attestarsi sulla capacità dei quadri istituzionali di svincolarsi dall'orbita dei modelli passati e quindi di affrancarsi dalla cd. *path dependency* ([52]). Allo stesso tempo, un'analisi lucida impone di considerare le politiche di transizione anche come «arene di potere», in cui delle fazioni si contendono l'egemonia nella predeterminazione del modello di sviluppo sostenibile prevalente ([53]).

Con riferimento ai trasporti, l'inefficienza delle politiche pubbliche si fa risalire a veri e propri tabù, d'ostacolo a riforme che, altrimenti, sarebbero decisive

---

([48]) M. Hajer, *Policy without polity? Policy analysis and the institutional void,* in *Policy sciences* 2003, 175-195.

([49]) P.J. May, *Policy learning and failure,* in *Journal of public policy* 1992, 331-354.

([50]) S. Van den Hove, *A rationale for science–policy interfaces*, in *Futures* 2007, 807-826.

([51]) S. Huttunen - P. Kivimaa - V. Virkamäki, *The need for policy coherence to trigger a transition to biogas production*, in *Environmental Innovation and Societal Transitions* 2014, 14-30.

([52]) P.A Hall, *Policy paradigms, social learning, and the state: the case of economic policymaking in Britain,* in *Comparative politics* 1993, 275-296; M. Howlett, *Policy instruments, policy styles, and policy implementation: National approaches to theories of instrument choice*, in *Policy studies journal* 1991, 1-21.

([53]) E. Esposito, *op. cit*., 79.

nella riduzione delle emissioni del settore ([54]). Si discorre di tabù proprio perché, pur consapevoli di ciò, gli attori istituzionali si sono dimostrati riluttanti a provvedere in tal senso: farlo significherebbe violare l'ordine precostituito delle cose, ossia specifici interessi entro la struttura di *governance* nonché le stesse fondamenta su cui i sistemi di trasporto si basano, o rischiare di perdere il consenso politico ([55]). Tali ritrosie trovano riscontro concreto, anzitutto, nel cd. *implementation gap,* consistente nella discrepanza tra le conoscenze scientifiche a disposizione delle Istituzioni e le misure concretamente adottate al fine della riduzione delle emissioni ([56]). In tale discrepanza si annidano una serie di barriere – più o meno visibili, cognitive o effettive – che fanno sì che una serie di aspetti cruciali dei trasporti vengano pretermessi dal cono d'azione dell'Unione europea. Si tratta di fenomeni geograficamente contingenti, a seconda della sussistenza *in loco* di «sacche di resistenza» ([57]). Un'altra chiave di lettura dell'*implementation gap* risiede nell'asimmetria nella produzione di emissioni: ad una piccola percentuale della popolazione, quella di fascia reddituale più alta, è viceversa imputabile una quota relativamente grande dei volumi di trasporto ed una ancor maggiore nella produzione delle emissioni carboniche (a titolo esemplificativo si veda il fenomeno del cd. *binge flying*). V'è quindi una relazione diretta tra il livello di reddito e il ricorso alla mobilità nonché un rapporto biunivoco tra tali livelli di reddito e l'appartenenza alle *elites* (oltre che economiche) politiche e culturali, le quali rivestono la maggiore influenza politica e sono maggiormente riluttanti a mettere in discussione i propri privilegi ([58]).

Sussiste quindi un conflitto d'interesse: i soggetti che inquinano di più sono gli stessi decisori. Ne è logico corollario il fatto che le misure effettivamente adottate non sono sempre coerenti con i crismi di logica e razionalità. Lo dimostrano anche i sussidi occulti elargiti dai *policy makers*. A mero titolo esemplificativo: l'aviazione, nonostante le rilevanti emissioni, è assoggettata solo parzialmente all'ETS (per i soli voli intraeuropei), ha goduto di una cospicua allocazione gratuita di permessi di emissione (circa l'82%), gode dell'esenzione IVA e dalle accise sul carburante. Dal che discende una duplice perdita, sia in termini di tassazione diretta sui mezzi più inquinanti sia come *welfare* dirottato su questi ultimi a

---

([54]) In tal senso, S. Gössling - S. Cohe, *Why sustainable transport policies will fail: EU climate policy in the light of transport taboos,* in *Journal of Transport Geography* 2014, 197-207.

(([55]) S. Gössling - S. Cohe, *op. cit*.

([56]) S. Gössling - S. Cohe, *op. cit*.

57) Uno degli esempi più efficaci è quello relativo alla mancata imposizione di limiti di velocità sulle autostrade in Germania, benché si tratti di uno dei paesi più «virtuosi» nel promuovere politiche climatiche ambiziose a livello europeo. S. Gössling - S. Cohe, *op. cit*.

([58]) Gössling - S. Cohe, *op. cit*., 206.

detrimento di quelli sostenibili. Il rapporto costi-benefici dei rispettivi sistemi di trasporto (più o meno inquinanti), sebbene notorio, non viene tenuto in considerazione dai decisori politici quando si tratta di determinarsi in merito all'opportunità di internalizzare o esternalizzare il costo, nello specifico, dell'aviazione e delle automobili ([59]). A tal riguardo non si può trascurare l'influenza esercitata dalle *lobbies* sui soggetti politici e sugli utenti. Gli strumenti a tal fine adoperati sono di matrice principalmente mediatica: argomenti retorici e campagne pubblicitarie assieme paralizzano l'adozione di misure efficaci. L'utente viene influenzato affinché misure efficaci divengano impopolari, di modo che, a cascata, ne consegua la riluttanza dei politici, ostaggi del consenso immediato.

Sullo stesso piano si stagliano anche le strutture socio-culturali in cui la coscienza europea affonda le proprie radici: la mobilità è insita in essa, fa parte dell'identità unionale ([60]). La società odierna sacralizza la libertà di movimento ed i viaggi sono espressione di un «consumo edonistico» che non tollera compressioni. Mettere in discussione il predetto *status quo* equivale perciò a minare l'identità collettiva dell'Unione europea.

5. *Il sistema di scambio delle emissioni* – I fenomeni alla radice del mutamento climatico, seppur eterogenei, sotto il profilo economico costituiscono tutti esternalità negative per la società: cioè costi che esulano dalle poste contabili in base alle quali gli operatori orientano la propria attività imprenditoriale. Sono costi «esterni» alle imprese, ma interni alla società come *unicum* ([61]). Coloro i quali producono emissioni carboniche e sostanze nocive non ne sopportano i costi e, viceversa, chi paga tale prezzo non viene ristorato in alcun modo del danno patito ([62]). Occorre pertanto attribuire un prezzo alla produzione delle esternalità negative (nel caso specifico, al costo sociale delle emissioni carboniche). Nello specifico, esso designa il danno economico complessivo causato dall'emissione nell'atmosfera di una tonnellata addizionale di anidride carbonica (o di gas ad effetto serra equivalenti): in chiave normativa, costituisce una

---

([59]) Gössling - S. Cohe, *op. cit*.

([60]) La recente (e citata) Comunicazione della Commissione del 5 marzo 2025, sul «Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo», prende le mosse proprio dalla constatazione che l'industria automobilistica costituisce «*un volano fondamentale della prosperità europea*», oltre che una componente essenziale della rispettiva identità, sicché eleva l'*automotive* a nodo nevralgico dell'arteria economica ed identitaria europea.

([61]) B.C. Field - M.K. Field, *Environmental Economics: An Introduction*, McGraw-Hill Education, 2017, 66.

([62]) R. Vladana - N. Vidović, *A cross-country analysis of emission trading systems within the European union*, in *ASECU* 2025, 76.

misura monetaria della perdita di benessere sociale imputabile all'incremento ciascuna unità marginale di emissione ([63]).

La premessa è che: «*The answer to these questions hinges on the notion of willingness to pay. In this approach, whether someone has or has not been affected by another action hinges on his or her willingness to pay to have that action changed.* […] *The presence or absence of willingness to pay, in other words, is the economic index of whether an action may be said to affect somebody*» ([64]). La soluzione del problema dell'inquinamento derivante dalle attività economiche è dunque un passaggio obbligato per il principio «*chi inquina paga*», consacrato dall'art. 191, § 2, TFUE ([65]). Esso esprime l'idea che sia l'entità responsabile dell'inquinamento a sopportarne i costi: in questo modo le esternalità negative vengono internalizzate ([66]). Tra gli strumenti a disposizione delle Istituzioni europee per tradurre in concreto tale principio vi sono quelli di prezzo e i controlli quantitativi. Nel primo *genus* rientrano le tasse ambientali e i sistemi di scambio delle quote di emissione (o ETS) ([67]). Questi ultimi si diramano in tre categorie: *offset trading, emission*

([63]) W. D. Nordhaus, *Revisiting the Social Cost of Carbon,* in *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 2017, 1518-1523.

([64]) B.C. Field - M.K. Field, *op. cit*., 69-70.

([65]) L'art. 191, § 2, TFUE, dispone che: «*La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga»*». Per una disamina dei principi espressi dall'anzidetta previsione, si veda P. Fois, *Il diritto ambientale dell'Unione europea*, in G. Cordini - P. Fois - S. Marchisio, *Diritto ambientale. Profili internazionali, europei e comparati*, Torino, 2017; F. Munari, *Il ruolo della scienza nella giurisprudenza della Corte di giustizia in materia di tutela della salute e dell'ambiente*, in *Il diritto dell'Unione europea*, 2017, 137 ss. Quanto, nello specifico, al principio «chi inquina paga», esso fu introdotto dalla raccomandazione del Consiglio dell'OCSE del 1972 (OECD: Recommendation of the Council of 26 May 1972 on Guiding Principles concerning International Economic Aspects of Environmental Policies [C(72)128]), e poi ebbe poi cittadinanza internazionale con la Dichiarazione di Rio del 1992, come uno dei 27 principi fondamentali ivi postulati. In ambito europeo, invece, il principio in esame fu da prima introdotto dal Primo Programma di Azione in materia ambientale del 1973 e, più tardi, richiamato anche dall'Atto Unico europeo del 1986. A tal riguardo, A.T. Bentsen, *The Internal Market & the EU Climate Regime: Interactions and Frictions in the Legal Norm Systems*, Copenhagen Business School, 2024, 164-168. Attualmente, il principio di cui trattasi riveste uno *status* costituzionale ed ha esercitato un'influenza notevole sul diritto derivato. In questo senso, in particolare, S. Kingston, *The Polluter Pays Principle in EU Climate Law: An Effective Tool Before the Courts*?, in *Climate law* 2020, 2 e 5.

([66]) In tal senso, A.T. Bentsen, *ut supra*, 163.

([67]) I presupposti teorici dei mercati delle emissioni sono stati analizzati da M. Bufano - F. Capasso - J. Di Giampaolo - N. Pellegrini, *Il sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS UE),* in *Banca d'Italia: Mercati, infrastrutture, sistemi di pagamento* 2023, 8: a monte dell'impostazione che affronta i problemi dell'inquinamento attraverso il mercato c'è

rate trading, cap and trade. Quest'ultimo modello è volto ad incentivare soluzioni economicamente efficienti per la riduzione delle emissioni attraverso l'assegnazione e la negoziazione delle quote ed è alla base dell'EU ETS ([68]).

In generale, il funzionamento dei sistemi di ETS di tipo *cap and trade* è il seguente. Una volta fissato un tetto complessivo alle emissioni consentite entro un determinato arco temporale nella giurisdizione di riferimento, l'autorità regolatrice procede all'emissione dei permessi (*allowances*), ciascuno dei quali rappresenta una quota delle emissioni totali consentite sicché autorizza ad emettere una determinata quantità di inquinante. L'assegnazione dei permessi può avvenire attraverso le seguenti modalità: l'assegnazione gratuita (*free allocation*), per mezzo di aste pubbliche o mediante modelli ibridi. La prima è basata su dati storici e permette di mitigare l'impatto economico della misura nonché di far fronte al *carbon leakage,* fenomeno per cui le imprese si spostano in giurisdizioni aventi normative meno stringenti. In tal caso, l'assegnazione può aversi sulla scorta di criteri *output-based* (sulla produzione) oppure *lump-sum* (attraverso assegnazione forfettaria). La seconda consiste nell'assegnazione al miglior offerente, di modo da garantire la migliore efficienza allocativa unitamente ad entrate pubbliche. L'ultima modalità, invece, prevede la combinazione delle prime due.

La scelta del meccanismo di allocazione delle quote di emissione deve garantire anzitutto il perseguimento degli obiettivi climatici; le entrate fiscali costituiscono un beneficio eventuale e collaterale: se il *cap* fissato dall'ente regolatore è adeguato, le imprese – pur di non dover acquistare permessi ulteriori rispetto a quelli ricevuti in assegnazione – riducono le proprie emissioni. In tal contesto, pur non registrando entrate, è soddisfatta la finalità precipua del meccanismo. La distribuzione gratuita, però, comporta il rischio che le imprese, aumentando il prezzo dei loro prodotti, trasferiscano sui consumatori i costi (impliciti) delle quote, nonostante queste siano state ottenute gratuitamente.

---

il pensiero di R.H. Coase, *The problem of social cost*, *in Journal of Law and Economics* 1960, 1 - 44. In particolare, secondo la teoria di quest'ultimo, gli scambi costituiscono riflesso delle preferenze della collettività e, perciò, consentono di ridurre gli effetti distorsivi derivanti dal controllo diretto degli *standard* ambientali (caratteristico dei sistemi *command and control*), sicché permettono di aumentare il benessere sociale. Muovendo da tale teoria, W.J. Baumol - W.E. Oates, *The Use of Standards and Prices for Protection of the Environment*, in *The Swedish Journal of Economics* 1971, 42-54; W.D. Montgomery, *Markets in Licenses and Efficient Pollution Control Programs,* in *Journal of Economic Theory* 1972, 395-418, posero a confronto i sistemi di tassazione e i sistemi di scambio dei permessi di emissione e dimostrarono dunque che i prezzi delle emissioni convergevano agli stessi valori di equilibrio, salvo che i secondi si rivelavano più efficienti in tale individuazione, mentre i primi vi pervenivano solo all'esito di processi iterativi cd. di *trial and error.*

([68]) R. Vladana - N. Vidović, *op. cit*., 76; cfr. N.O Keohane - S.M. Olmstead, *Markets and environment,* Washington, 2016.

Invece, il sistema basato su aste pubbliche impedisce che le imprese generino *extra*-profitti attraverso il trasferimento dei costi dei permessi sui consumatori; al tempo stesso, in tal guisa, lo Stato incassa entrate che sono utilizzabili per finanziare ulteriori interventi di mitigazione climatica ([69]).

Assegnati i permessi, gli operatori economici potranno discrezionalmente decidere se utilizzarli per coprire le emissioni prodotte dalla propria attività ovvero se cederli alle imprese che ne necessitano. Viene così ad esistenza un mercato delle emissioni: se il *cap* delle emissioni è inferiore al fabbisogno dei soggetti assoggettati al sistema, dalla differenza tra domanda e offerta promanerà un determinato valore economico per ciascuno dei permessi, che dunque saranno suscettibili di essere scambiati – tra operatori in *deficit* e quelli in *surplus* degli stessi – nel mercato. Si viene a configurare un meccanismo che premia l'efficienza: chi inquina meno può generare profitto; chi inquina di più sostiene costi superiori.

Le autorità possono contenere l'aumento dei prezzi trattenendo parte delle *allowances* e immettendole sul mercato solo al superamento di una soglia prestabilita, garantendo così un prezzo massimo ai permessi. Questo meccanismo – pur agendo da «valvola di sicurezza» – comporta tuttavia un aumento del tetto emissivo e rischia di ridurre gli incentivi per le imprese a investire in tecnologie di abbattimento, potendo queste contare ex ante su permessi aggiuntivi a prezzo fissato ([70]).

Nel settore dei trasporti — in particolare quello stradale — le principali modalità di intervento sono quelle appresso enucleate. L'intervento *upstream* attribuisce la responsabilità delle emissioni ai fornitori e distributori di carburante, i quali devono detenere quote corrispondenti alle emissioni incorporate nei volumi distribuiti. L'approccio *downstream*, invece, incide sui soggetti effettivamente responsabili delle emissioni — operatori del trasporto pubblico e privato, nonché individui — imponendo l'acquisto di quote in misura proporzionale alle emissioni generate. È stato altresì oggetto di valutazione un modello ibrido (*midstream*), che coinvolge i costruttori di veicoli imponendo loro limiti diretti sulle emissioni dei mezzi prodotti ([71]).

6. *Gli obiettivi comuni dell'EU ETS ed ETS2* – L'EU ETS è un pilastro della politica climatica europea. Sin dalla sua istituzione nel 2005, detto meccanismo è stato oggetto di 17 revisioni, che ne hanno progressivamente allargato l'ambito di applicazione, includendo dapprima l'industria energivora e l'aviazione,

---

([69]) R. Vladana - N. Vidović, *op. cit.*, 78.

([70]) R. Vladana - N. Vidović, *op. cit.*, 78.

([71]) H. Peng, Y. Sun - J. Hao - C. An e L. Lyu, *Carbon emissions trading in ground transportation: Status quo, policy analysis, and outlook,* in *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2024, 3.

quindi nel 2023 anche il trasporto marittimo (72). In parallelo, la «*immissione in consumo dei combustibili*» destinati ai settori dell'edilizia e del trasporto stradale è stata ricondotta a un sistema autonomo, l'ETS2 (73).

Sebbene formalmente distinti, EU ETS ed ETS2 condividono una comune finalità: promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di *economicità* ed *efficienza*, contribuendo al conseguimento degli obiettivi sanciti dal Regolamento (UE) 2021/1119, che vincola l'Unione al raggiungimento della neutralità climatica e alla conformità agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Parigi (74).

Il disposto del § 1 dell'art. 1 della direttiva EU ETS declina gli obiettivi della promozione della riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra nonché – quanto al *quomodo* – che ciò avvenga in modo economicamente vantaggioso, ossia al minor costo possibile (nella versione di lingua inglese della Direttiva si legge «cost-*effective manner*»), e in maniera economicamente efficiente, con il minor impatto negativo sullo sviluppo economico (*idem,* si fa riferimento alla «*economic efficiency*»). L'orizzonte degli scopi a cui tende l'EU ETS non è tuttavia delineato in maniera esaustiva nel testo normativo (75).

Il primo interrogativo presuppone un'analisi normativa. Le disposizioni operative e i considerando della direttiva declinano però – non sempre in maniera esplicita – ulteriori obiettivi, che, rispetto a quelli dell'Articolo 1, si possono porre come addizionali oppure come corollari, dunque sotto-obiettivi di questi o di altri. Complessivamente, è possibile individuarne sedici, di cui cinque principali rispetto agli altri: ossia riduzione delle emissioni, effettività di costo, efficienza economica, equità, coerenza (76).

L'interpretazione dell'art. 1 della Direttiva EU ETS richiede l'applicazione congiunta dei criteri ermeneutici elaborati dalla Corte di Giustizia: letterale, contestuale e teleologico (77). Il riferimento alla «*promozione*» della riduzione delle emissioni non chiarisce se si tratti di un obbligo di risultato o di mezzi,

---

(72) Con la già citata dir. 2023/959/UE. Il trasporto marittimo è indicato nell'Allegato I della dir. citata.

(73) Tali attività sono più dettagliatamente indicate dall'Allegato III della direttiva in parola.

(74) Art. 1, § 1 e 2, della dir. 2003/87/CE.

(75) S. Quemin - M. Pahle, *Financials Threaten to Undermine the Functioning of Emissions Markets,* in *Nature Climate Change* 2023, 28; M. Kotzampasakis - E. Woerdman, *op. cit.*, 313.

(76) M. Kotzampasakis - E. Woerdman, *op. cit.*, 330.

(77) Ai sensi degli art. 19, § 1, TUE, e 263, § 1 e 267, TFUE, la Corte di Giustizia è appunto l'istituzione preposta ad assicurare l'uniforme interpretazione e la corretta applicazione del diritto europeo.

generando incertezza. Attraverso l'interpretazione contestuale è però possibile osservare quanto segue. La direttiva si fonda sulla politica ambientale dell'UE e deve quindi essere interpretata alla luce degli artt. 11 e 191-193, TFUE, che ne delineano gli obiettivi. I principi ispiratori (precauzione, prevenzione, chi inquina paga) implicano obblighi di risultato, volti a conseguire obiettivi ambientali concreti. L'Accordo di Parigi e il Regolamento (UE) 2021/1119 – richiamati dalla direttiva come modificata nel 2023 – confermano tale natura.

Inoltre, le nozioni di *cost-effectiveness* ed *economic efficiency*, non definite nella Direttiva, non sono desumibili in via letterale. Solo l'analisi contestuale e teleologica, in particolare degli atti preparatori, chiarisce che l'inclusione dell'«efficienza economica» deriva da un compromesso politico volto a limitare l'impatto del sistema su competitività, sviluppo e occupazione ([78]). Conseguentemente, per «*cost-effectiveness*» si intende il perseguimento di risultati ambientali con il minor costo possibile, il che avviene tramite il commercio delle quote di emissione, che permette l'equilibrio tra i costi marginali di riduzione delle emissioni tra gli operatori. Invece, per «*economic-efficiency*» si intende la massimizzazione complessiva del beneficio netto per la società, dunque l'efficienza allocativa per mezzo di una valutazione complessiva dei benefici e costi sociali ([79]).

In ordine ai suddetti obiettivi, la Corte di Giustizia dell'Unione europea ha sottolineato che, su un ipotetico piano gerarchico, siede al vertice l'obiettivo «*principale e finale*» della riduzione significativa delle emissioni di gas serra e che deve essere garantito il rispetto degli obiettivi «secondari», ossia efficacia dei costi ed efficienza economica, protezione dello sviluppo economico e dell'occupazione, integrità del mercato e tutela della concorrenza, promozione dell'innovazione tecnologica ([80]).

Nel concreto, l'EU ETS è uno strumento di *cap and trade* (la cui nozione e funzionamento è stata illustrata nel § 5) inteso a ridurre le emissioni di gas serra in due modi principali: fissazione di un tetto (per l'appunto, *cap*) assoluto

---

([78]) M. Kotzampasakis - E. Woerdman, *op. cit.*, 319-321. La proposta iniziale della Commissione per l'EU ETS mirava alla riduzione delle emissioni secondo criteri di *cost-effectiveness*, senza considerare l'efficienza economica. Il CESE ne ha evidenziato i limiti, sollecitando attenzione anche a competitività e occupazione. Il Parlamento ha accolto tali rilievi, proponendo di integrare nell'art. 1 l'obiettivo di minimizzarne l'impatto economico e occupazionale.

([79]) N. Hashimzade - G. Myles - J. Black, *Cost-effectiveness' and 'Economic efficiency,* in *A Dictionary of Economics,* Oxford University Press, 2017; H.J. ter Bogt, *Efficiency, Types of'*, in A. Marciano - G.B. Ramello, *Encyclopedia of Law and Economics*, Springer, 2019, 675-680.

([80]) C-374/04, Repubblica Federale di Germania c. Commissione, § 92; C.-370/11, Repubblica di Polonia c. Commissione, ECLI:EU:T:2013:113, § 69. Sull'obiettivo finale della dir.: Corte di giustizia dell'Unione Europea, Sez. V, 20 gennaio 2022, C-165/20, § n. 57; id. 3 dicembre 2020, C-320/19, § 38 e 39.

e decrescente alla quantità totale di quote di emissione disponibili sul mercato (*trade*); internalizzazione del costo ambientale delle emissioni tramite il prezzo delle quote, creando incentivi economici per tecnologie e pratiche sostenibili ([81]). La mera fissazione di un prezzo per le emissioni carboniche è tuttavia condizione necessaria ma non sufficiente a stimolare il cambiamento tecnologico radicale necessario alla decarbonizzazione profonda, sovente a causa dei prezzi delle quote eccessivamente bassi. È per questo motivo che l'EU ETS affida il perseguimento dei suoi scopi anche a strumenti di stabilizzazione del mercato (come la Riserva di stabilità del mercato - MSR), volti ad evitare *surplus* eccessivi di quote, che deprimerebbero il prezzo delle stesse ([82]).

L'EU ETS si è dimostrato funzionale al proprio obiettivo primario di riduzione delle emissioni, come attestato da stime che gli attribuiscono, nel periodo 2008–2016, una riduzione complessiva di circa 1,2 miliardi di tonnellate di CO_2 ([83]). Sebbene la valutazione dell'efficacia richieda il ricorso a modelli statistici basati su scenari controfattuali ([84]), i dati disponibili confermano l'impatto positivo del sistema anche sugli obiettivi secondari: tra il 2005 e il 2012, nei paesi soggetti all'ETS si è registrata una riduzione delle emissioni del 10%, senza effetti negativi su occupazione, profittabilità o competitività delle imprese ([85]). Questi risultati costituiscono un importante precedente anche per la futura applicazione dell'ETS2.

([81]) M. Kotzampasakis - E. Woerdman, *op. cit.*, 326. Cfr.: E. Woerdman, *Emissions Trading*, in A. Marciano & G.B. Ramello, *Encyclopedia of Law and Economics,* Springer, 2021; A. Verbruggen - E. Laes - E. Woerdman, *Anatomy of Emissions Trading Systems: What is the EU ETS?'*, in *Environmental Science & Policy* 2019, 12; J. Lilliestam - A. Patt - G. Bersalli, *The Effect of Carbon Pricing on Technological Change for Full Energy Decarbonization: A Review of Empirical Ex-post Evidence,* in *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change* 2021, 3; W. Acworth, *Emissions Trading and the Role of a Long Run Carbon Price Signal: Achieving Cost-Effective Emission Reductions under an Emissions Trading System*, in *International Carbon Action Partnership* 2017, 5-6.

([82]) P. Bayer - M. Aklin, *The European Union Emissions Trading System Reduced CO2 Emissions Despite Low Prices,* in *Proceedings of the National Academy of Sciences* 2020; C. de Perthuis - R. Trotignon, *Allowance "Surplus" and Governance* Implications, in *Weishaar, Research Handbook on Emissions Trading* 2016, 287–306; F.C. Matthes, *The Revision of the European Union Emissions Trading System Directive: Assessing Cap and Market Stability Reserve Reform Options*, Öko-Institut, 2022, 38.

([83]) In tal senso, R. Vladana - N. Vidović, *op. cit.*, 79; P. Bayer, M. Aklin, *op. cit.*, 8804.

([84]) P. Bayer, M. Aklin, *op. cit.*, 8806.

([85]) A. Dechezleprêtre - D. Nachtigall - F. Venmans, *The joint impact of the European Union emissions trading system on carbon emissions and economic performance,* in *Journal of Environmental Economics and Management* 2023, 102758; E. Joltreau, K. Sommerfeld, *Why does emissions trading under the EU Emissions Trading System (ETS) not affect firms' competitiveness? Empirical findings from the literature,* in *Climate Policy* 2019, 453-471.

7. Segue*: il contenuto dell'ETS2* – Perciò con la revisione della direttiva EU ETS da parte della direttiva 2023/959/UE, è stato istituito l'EU ETS2, rivolto a quei settori fino ad ora esclusi dal sistema di scambio delle emissioni: trasporti su strada, riscaldamento degli edifici e piccole industrie; soggetti che dovranno dunque coprire, mediante l'acquisto di quote, le corrispondenti emissioni incorporate nei volumi distribuiti. L'impostazione *upstream* individua dunque nei fornitori di combustibili i soggetti regolamentati, in coerenza con l'esigenza di imputare i costi dell'inquinamento a monte della filiera, riducendo le complessità gestionali eventualmente derivanti da un modello *downstream* esteso a milioni di utilizzatori finali ([86]). L'operatività del nuovo sistema segue una scansione bifasica: a partire dal 1 gennaio 2025, i soggetti regolamentati devono essere muniti dell'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e devono assicurare il monitoraggio e la comunicazione delle quantità di combustibili immessi in consumo; dal 2027, salvo ricorrere le condizioni di mercato che ne imporrebbero un differimento, inizierà la fase di mercato e le quote saranno collocate tramite aste separate rispetto a quelle dell'EU ETS, garantendo così la piena autonomia del sistema. Il tetto massimo delle quote decrescerà annualmente: l'asta delle quote prenderà le mosse da un quantitativo superiore del 30% rispetto al livello base, per poi decrescere annualmente, secondo la traiettoria delineata dall'art. 30-*quater* della direttiva EU ETS ([87]).

Inoltre, il nuovo sistema agirà in combinazione con la «*Market Stability Reserve*», tesa a stabilizzare il mercato in caso di eccessiva disponibilità di quote, costituita da dotazione iniziale di 600 milioni di quote destinata a mitigare possibili squilibri tra domanda e offerta, contribuendo alla stabilizzazione dei prezzi ([88]). Nel primo anno di operatività, il volume delle quote messe all'asta sarà pari al 130% del livello annuo di riferimento, al fine di compensare i meccanismi di restituzione e adeguamento previsti dalla disciplina. Dal punto di vista redistributivo, è invece previsto che i proventi della vendita all'asta dei permessi vengano messi a disposizione del Fondo sociale per il clima, istituito

([86]) Cfr. Allegato III.

([87]) L'articolo citato stabilisce che il tetto delle emissioni per il 2024 è definito sulla base delle emissioni storiche e ridotto annualmente del 5,10%. Dal 2028, il quantitativo di quote emesse sarà calcolato sulla media delle emissioni 2024–2026 e ridotto del 5,38% annuo, salvo adeguamenti specifici previsti dall'allegato III *bis*. La Commissione pubblicherà i quantitativi aggiornati per gli anni successivi. Inoltre, dal 2028, è previsto un adeguamento annuo per evitare il doppio conteggio o correggere eventuali restituzioni indebite di quote. Gli Stati membri possono estendere unilateralmente l'ambito applicativo a settori ulteriori, previa comunicazione motivata alla Commissione.

([88]) Cfr. nota n. 4.

con Regolamento (UE) 2023/955 ([89]).

La struttura così delineata esprime un sistema autonomo, completo di regole proprie in materia di autorizzazione, monitoraggio, comunicazione e messa all'asta delle quote, pur mantenendo evidenti punti di contatto con la logica generale dell'EU ETS.

8. Segue*: il suo impatto sociale* – L'introduzione dell'ETS2 è suscettibile di determinare effetti regressivi sui consumatori finali: l'aumento del costo dei combustibili – derivante dall'obbligo per i fornitori di procurarsi quote – può tradursi in un incremento dei prezzi dell'energia per famiglie e microimprese. Tale rischio è particolarmente rilevante nei contesti caratterizzati da scarsa disponibilità di alternative di mobilità sostenibile, nonché nei gruppi socioeconomici con minore capacità di assorbire l'aumento dei costi.

Così come i trasporti, anche la transizione sostenibile non è priva di costi sociali. Proprio al fine di mitigare tale impatto, il Regolamento (UE) 2023/955 ha istituito il Fondo sociale per il clima. In particolare, nell'architettura sistemica, tale fondo viene assunto a crocevia fondamentale per realizzare la «*transizione giusta*» ([90]). Quest'ultima, nello specifico caso dell'ETS2, postula che le misure di sostegno per promuovere la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra debbano essere destinate prioritariamente alle famiglie in condizioni di povertà energetica o di vulnerabilità, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili ([91]). Conseguentemente, mirando a compensare gli effetti redistributivi propri dell'ETS2, l'istituzione del Fondo Sociale per il clima è dunque ancillare e complementare rispetto a tale sistema.

Del resto, anche il sistema europeo di scambio delle emissioni, a sua volta, mira alla «*transizione giusta*», che deve essere sussunta nel più ampio obiettivo

---

([89]) A norma dell'art. 30-*quinquies,* 150 milioni di quote saranno vendute all'asta con i proventi destinati al Fondo Sociale per il Clima fino al 2032. In aggiunta, un'ulteriore asta di quote garantirà risorse fino a 65 miliardi di euro per il SCF entro il 2032. Gli importi annui assegnati variano da 4 a 11,4 miliardi di euro, a seconda dell'anno e dell'eventuale rinvio al 2028.

([90]) Per «transizione giusta» s'intende, ai sensi della Comunicazione della Commissione del 11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo, la garanzia che nessuno sia escluso dal processo di decarbonizzazione. Essa richiede un approccio equo e inclusivo, specialmente verso i gruppi più vulnerabili, e riconosce che gli impatti sociali ed economici variano a seconda delle condizioni regionali. Il Meccanismo per una transizione giusta, finanziato da risorse UE e BEI, sostiene le regioni più colpite dalla transizione, favorendo la riconversione industriale, la formazione professionale e la protezione dei lavoratori esposti ai cambiamenti strutturali.

([91]) Considerando n. 20 del Regolamento 2023/955/UE. A tal riguardo, si rimanda anche a A. Wilson - M. Pari, *Social Climate Fund: Fit for 55 Package, briefing*, in *European Parliamentary Research Service* 2022, disponibile su *europarl.europa.eu*.

dell'equità, che a sua volta sottende la solidarietà tra gli Stati membri e il supporto per gli Stati terzi ([92]).

La transizione giusta, appunto, può essere letta secondo una duplice accezione: la prima enfatizza l'esigenza di investimenti sociali per assicurare lo stato di occupazione dei lavoratori presenti nei territori maggiormente colpiti dalla ristrutturazione economica; la seconda è legata al piano d'azione sul pilastro europeo dei diritti sociali ([93]) e alla strategia sociale dell'Unione europea, volti a garantire che la transizione in esame sia, sotto il profilo sociale, corretta e giusta ([94]).

Il fondo in parola trae dunque la propria ragion d'essere dalla crescente consapevolezza che l'incremento del prezzo dei carburanti sortirà significativi impatti distributivi, peraltro non solo sui soggetti vulnerabili. Lo strumento in esame è dunque volto a precedere ed accompagnare, e quindi rendere possibile, una «morbida» implementazione dell'ultimo sistema dello scambio di emissioni. Ciò dovrà avvenire attraverso l'erogazione diretta di sussidi, da pianificare nei Piani Sociali per il clima. Si tratta pertanto di uno strumento – al contempo – preventivo e reattivo, con un orizzonte di lungo periodo, che dimostra un'impostazione olistica nei confronti della transizione giusta ([95]).

Il carattere certamente meritorio delle ambizioni sin qui descritte non preclude tuttavia riflessioni critiche. Il testo del Regolamento istitutivo del Fondo rivela una narrazione ambigua circa il rapporto causa-effetto tra l'introduzione dell'ETS2 e l'aumento dei costi per famiglie e utenti dei trasporti. Infatti, il considerando 8 afferma che l'inclusione dei nuovi settori nel sistema ETS «*dovrebbe*» contribuire alla riduzione della povertà energetica e alla creazione di occupazione sostenibile. Il considerando 9, invece, riconosce che «*prima che gli investimenti siano realizzati, è probabile che aumentino i costi*» per riscaldamen-

---

([92]) M. Kotzampasakis, E. Woerdman, *op. cit.*, 330. Cfr. J.K. Boyce, *Carbon Pricing: Effectiveness and Equity,* in *Ecological Economics* 2018, 52-61; R.J. Heffron, *Achieving a Just Transition to a Low-Carbon Economy*, Palgrave Macmillan, 2022.

([93]) La Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 24 aprile 2017, sull'istituzione di un pilastro europeo dei diritti sociali, ha istituito il Pilastro europeo dei diritti sociali, successivamente attuato con il Regolamento (UE) 2021/1060 tramite un Piano d'azione dedicato. Tale iniziativa mira a rafforzare la dimensione sociale dell'Unione in tutte le sue politiche. In particolare, il principio 20 riconosce a ogni persona il diritto di accedere a servizi essenziali di qualità, inclusi trasporti ed energia, prevedendo specifici sostegni per i soggetti in stato di bisogno.

([94]) M. Mandelli - M. Cacciapaglia - S. Sabato, *EU Eco-social Policies for a «Just transition»: Comparing the Just Transition Fund and the Social Climate Fund,* in *Politiche Sociali* 2023, 88.

([95]) M. Mandelli - M. Cacciapaglia - S. Sabato, *op. cit.,* 89-94.

to, trasporti e servizi essenziali. Il legislatore europeo sembra dunque suggerire che i rincari sarebbero conseguenze transitorie, dovute alla futura e differita attuazione degli investimenti finanziati dal sistema.

Si assiste dunque ad un ribaltamento del nesso eziologico: l'aumento dei costi non deriva dagli effetti differiti degli investimenti (ossia affinché vengano raccolti i fondi per essi necessari e questi ultimi producano gli effetti virtuosi auspicati nella riduzione delle emissioni). Invero, si tratta di un effetto diretto e strutturale del meccanismo stesso dell'ETS2.

L'anzidetto rincaro è connaturato a tale sistema: trattandosi di un modello *cap and trade* con impostazione *upstream,* il fornitore gravato dall'obbligo di copertura delle emissioni è sì oggetto, mediante l'acquisto delle *allowances*, all'internalizzazione del costo del «suo» inquinamento, ma è altrettanto vero che il contesto in cui ciò avviene è il mercato concorrenziale, sicché il distributore è libero di trasferire quel costo sull'utente finale. Del resto, lo stesso Regolamento 2023/955/UE ammette che «*i fornitori dei combustibili che sono soggetti agli obblighi previsti dal sistema di scambio di quote di emissioni per gli edifici e il trasporto su strada trasferiranno i costi del carbonio sui consumatori*» ([96]). Non si tratta quindi di una mera eventualità.

Conseguentemente, l'efficacia redistributiva dell'ETS2 dipenderà non solo dall'entità dei fondi destinati al Fondo sociale, ma anche dalla capacità di prevenire *ex ante* gli effetti regressivi del meccanismo di *pricing*, ossia da come le Istituzioni interverranno sulla capacità degli operatori economici di trasferire i costi sui consumatori finali. Del resto, la transizione giusta, per essere tale, esige un'architettura normativa che non si limiti a compensare le disuguaglianze che essa stessa genera, ma che le eviti in radice. In questo senso, il Fondo sociale per il clima appare necessario, ma non sufficiente.

([96]) Considerando n. 9.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

INTERVENTI

TRASPORTO, *GREEN* E *SHARING MOBILITY*

NICOLA ROMANA

This paper analyzes the EU's ambitious regulatory framework for the transition to sustainable mobility, focusing on the transport decarbonization goals set by the Green Deal and the «Fit for 55» package. The digital driver of this transformation is represented by Intelligent Transport Systems (ITS), recently enhanced by Directive (EU) 2023/2661, which mandates interoperability and data sharing, essential conditions for Mobility as a Service (MaaS). However, the transition faces structural and social challenges: green mobility is slowed by the unevenness of electric charging infrastructure, and sharing mobility risks exacerbating inequalities or replacing public transport instead of complementing it. Ultimately, success requires a synergistic approach based on three pillars: Green (renewable investments and social equity), Digital (full ITS implementation), and Sharing (public regulation to complement Public Transport). Ignoring geographical and social inequalities risks leaving the revolution incomplete and unfair.

SOMMARIO: 1. Strumenti normativi, anche di *soft* law, di matrice eurounitaria. – 2. La spina dorsale digitale della mobilità: l'architettura giuridica dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS). – 3. La mobilità *green*: ambizioni, sfide strutturali e nodi irrisolti della transizione ecologica. – 4. Profili evolutivi e contraddizioni della *sharing mobility* nell'era della mobilità come servizio (MaaS). – 5. Conclusioni.

1. *Strumenti normativi, anche di soft law, di matrice eurounitaria* – Il punto di partenza da cui sviluppare il tema (la connessione tra trasporto, *green mobility* e *sharing economy*) credo possa ritrovarsi all'interno di alcuni strumenti di *soft law*, in particolare di quelli di matrice eurounitaria, come i vari «Libri bianchi» (1) che nel corso degli ultimi decenni sono stati adottati, quali strumenti programmatici, dalla Commissione europea e in cui sono state delineate le linee

(1) Sulla natura dei Libri bianchi, quali strumenti di *soft law*, v., tra gli altri, A. ALGOSTINO, *La* soft law *comunitaria e il diritto statale: conflitto fra ordinamenti o fine del conflitto democratico?*, in *Costituzionalismo.it*, n. 3/2016, 269 ss., e *ivi* ampi riferimenti bibliografici.

guida, le priorità politiche e le proposte per lo sviluppo del settore dei trasporti, alla luce del principio dello sviluppo sostenibile ([2]).

In essi si riflette, in modo crescente e sempre più articolato, a partire dalla prima *Comunicazione* del 1992 ([3]), sia pure in forma embrionale ([4]), la volontà dell'Unione di costruire un sistema di mobilità sostenibile, capace di conciliare efficienza economica, coesione sociale e tutela ambientale.

Nel successivo Libro Bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* ([5]) v'è un esplicito riferimento alla sostenibilità come pilastro della politica dei trasporti, con l'individuazione di obiettivi quali il c.d. riequilibrio modale (più ferrovie e vie navigabili, meno trasporto su gomma), la lotta alla congestione urbana, l'internalizzazione dei costi esterni (ambientali e sociali), la promozione di carburanti alternativi e tecnologie pulite ([6]). Il Libro

---

([2]) Sul trasporto sostenibile v. – tra i più recenti contributi – C. Telesca, *Riflessioni su sviluppo sostenibile e tutela ambientale nel settore dei trasporti*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.*, 2024, 199 ss.

([3]) *I Libro Bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti. Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile,* doc. COM (92) 494 *def.*, 2 dicembre 1992.

([4]) Nella Comunicazione il riferimento alla s*ostenibilità* è presente in modo marginale, ponendosi l'accento maggiormente sulla competitività e sull'efficienza economica del settore (cfr. il cap. III, *Obiettivi e portata della politica comune dei trasporti: mobilità sostenibile per la Comunità nel suo complesso*). Come notato in dottrina (F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2010, 114), il documento del 1992 si limitava «a porre genericamente l'accento sul miglioramento della qualità dei servizi, sulla protezione dell'ambiente e sulla sicurezza, in quanto non applicava al settore il principio di sviluppo sostenibile, ma quello di mobilità sostenibile e sicura», intesa quest'ultima come «un sistema urbano nel quale l'esercizio del diritto alla mobilità non debba gravare eccessivamente sull'apparato sociale in termini di inquinamento, congestione del traffico, incidenti, ecc.». Cfr. ISPRA, *Sviluppo della mobilità sostenibile in Italia: un'analisi econometrica,* Roma, 2022, ove si legge, a p. 5, che «La mobilità sostenibile potrebbe essere potenzialmente uno dei principali vettori di miglioramento delle condizioni socio-ambientali a livello globale; potrebbe comportare un miglioramento delle condizioni di salute, dell'ambiente e della qualità della vita di miliardi di persone, mantenendo stabile l'impatto dei cambiamenti climatici. Attualmente la situazione è compromessa dal momento che il settore dei trasporti contribuisce alla disuguaglianza nell'accesso allo sviluppo economico e sociale, all'aumento del numero di morti a causa dell'elevato tasso di accidentalità stradale, all'uso intensivo di combustibili fossili, all'emissione massiccia di gas ad effetto serra come dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico».

([5]) COM (2001) 370 *def.*, 12 settembre 2001.

([6]) Sul Libro Bianco del 2001 v, tra gli altri, C. Vagaggini, *Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*, Roma, 2019, 62; M.M. Comenale Pinto, *Trasporti, intermodalità ed infrastrutture*, in *Dir. trasp.*, 1/2017, 39; M. Badagliacca, *L'evoluzione della politica europea dei trasporti nell'ottica dello sviluppo sostenibile e dell'integrazione dei trasporti*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.*, 2013, 165 ss.; E. Turco Bulgherini, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima e aerea*,

Bianco del 2011 (7) ha, poi, innestato ulteriori contenuti, facendo diventare la mobilità sostenibile (8) la colonna portante della strategia europea dei trasporti (9). Esso ha fissato obiettivi ambiziosi, come la riduzione del 60% delle emissioni di gas serra prodotte dai trasporti entro il 2050 e l'eliminazione graduale delle auto a motore convenzionale nelle città entro lo stesso anno.

Il percorso verso una regolamentazione più stringente ha visto una tappa fondamentale nel 2016, con la *Comunicazione sulla Strategia europea per una mobilità a basse emissioni* (10), direttamente collegata all'attuazione dell'Accordo di Parigi sul clima (COP21) e del pacchetto «Unione dell'energia», con il fine di ridurre drasticamente le emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti, responsabile di circa il 25% delle emissioni totali di CO_2 nell'UE.

L'obiettivo generale è guidare la transizione verso una mobilità più sostenibile, efficiente e pulita, attraverso misure sia normative che finanziarie. Il trasporto urbano infatti rappresenta una delle principali fonti di inquinamento

---

in *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Cagliari, 2004, 99; S. Zunarelli, *Il Libro bianco sui trasporti: elementi di novità e continuità nella politica dell'Unione Europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2002, 463 ss.; M.M. Comenale Pinto, *Trasporti, turismo, sostenibilità ambientale*, in *Dir. trasp.*, 2000, 659 ss.

(7) Libro Bianco «*Tabella di marcia verso uno spazio europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*», doc. COM (2011) 144 *def.*, 28 marzo 2011. Cfr. O. Campanelli, *Il rapporto tra i trasporti e l'ambiente: il Libro Bianco della Commissione Europea*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 131 ss.; C. Vagaggini, *Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*, cit., 62.

(8) Intesa questa nell'attuale e più convincente accezione rispetto a quella utilizzata dalla Commissione nel Libro Bianco del 1992.

(9) Sono dieci gli obiettivi fondamentali indicati nel libro Bianco: nelle città, dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di $C0_2$ entro il 2030; nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050 e, nel trasporto marittimo, ridurre del 40-50% le emissioni di $C0_2$ derivate dagli oli combustibili entro il 2050; il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050; entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo; completare entro il 2030 la reti infrastrutturali TEN-T; collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali; completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020, applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terreste e marittimo nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo); definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali; per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo «zero vittime», aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE; arrivare alla piena applicazione dei principi «chi usa paga» e «chi inquina paga» facendo in modo di eliminare le distorsioni ed i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

(10) Doc. COM (2016) 501 *final*, 20 luglio 2016.

nelle città europee, contribuendo per circa il 23% alle emissioni di gas serra nell'Unione Europea. Di fronte a questa realtà, le città sono chiamate a svolgere un ruolo chiave nella transizione verso una mobilità più sostenibile, in linea con gli obiettivi climatici dell'Accordo di Parigi.

Per affrontare la congestione del traffico e migliorare la qualità dell'aria nei centri urbani, viene sottolineato come in molte città europee si stiano adottando strategie integrate che combinano la pianificazione urbana con soluzioni di mobilità intelligente, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata e promuovere modalità di trasporto più ecologiche.

Tra le misure più efficaci figurano la promozione degli spostamenti attivi, come camminare o andare in bicicletta; il potenziamento del trasporto pubblico; l'adozione di sistemi di mobilità condivisa, come il *bike sharing*, il *car sharing* e il *car pooling* (di cui si dirà in seguito).

Questo processo di affinamento strategico è culminato nel 2020 con la Comunicazione «*Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*» ([11]), documento cardine legato al *Green Deal* europeo ([12]).

La *Strategia* del 2020 in particolare mira a trasformare il sistema dei trasporti dell'UE rendendolo più verde, digitale e resiliente, in linea con quanto indicato nel *Green Deal* europeo, e individua a sua volta obiettivi miranti a:

a) rendere la mobilità più sostenibile, attraverso la riduzione delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti, la promozione dell'uso di veicoli a zero

---

([11]) Doc. COM (2020) 789 *final*, 9 dicembre 2020.

([12]) Doc. COM (2019) 640 *final,* 11 dicembre 2019. Sul punto, con specifico riferimento ai trasporti, v. K. Celestiano, A. Facchini, A. Fuso *et al.*, *Elettrificazione della mobilità in Italia: aspetti di equità territoriale e sostenibilità,* in *Corporate Governance*, 2025, 131; M.C. Carta, *La «Blue Economy» dell'Unione europea: evoluzione e prospettive di un nuovo modello economico circolare, green e blue oriented*, in *Eurojus*, 2024, 475; M.A. Stefanelli, *Politiche industriali alla luce del nuovo framework giuridico europeo digitale e "green": le piattaforme eFTI e la rete transeuropea dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 2024, 711; A. Pepe, *La micromobilità tra sicurezza stradale e sostenibilità ambientale*, in *ambientediritto.it*, 3/2024, 67; I. Ferrari, *La guida autonoma tra regole internazionali e normative interne,* in *Diritto dei trasporti*, 2023, 475; V. Di Stefano - E. Breda, *La regolazione del settore ferroviario: le novità alla luce del «Green New Deal» e del quarto pacchetto ferroviario,* in *Diritto e Politica dei Trasporti*, 2/2021, 88; M. Maresca, *La cooperazione fra gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione europea per l'attuazione dello Spazio Unico Europeo della Mobilità: l'opportunità del «Next Generation EU»*, in *Eurojus*, 2/2021, 66; G. Asaro - M. Fisicaro, *Il "Green Deal" europeo (febbraio-marzo 2020)*, in *Riv. giur. Mezzogiorno*, 2020, 655; D. Di Sabato, *Strumenti giuridici per l'attuazione della mobilità sostenibile*, in *Contratto e impresa Europa*, 2/2021, 410 ss; E. Verdolini, *Verso un diritto alla mobilità sostenibile*? *L'impatto dell'*European Green Deal *nel settore dei trasporti*, in *federalismi.it*, 2024, 385; F. Gaspari, *La regolazione della mobilità urbana sostenibile e i limiti del Green Deal dell'Unione europea. Ovvero, il ruolo dello Stato all'alba della post-globalizzazione*, in *Munus*, 1/2020, 67 ss.

emissioni, il potenziamento del trasporto pubblico e delle modalità di trasporto «attive», il sostegno alla mobilità condivisa e intermodale;

b) rendere la mobilità più «smart», favorendo la digitalizzazione dei trasporti, sviluppando infrastrutture intelligenti e sistemi di trasporto automatizzati, migliorando la gestione del traffico e la logistica attraverso tecnologie digitali ([13]);

c) rendere la mobilità più resiliente, rafforzando la capacità del sistema dei trasporti di affrontare crisi come pandemie o eventi climatici estremi e garantendo l'accessibilità e la sicurezza per tutti gli utenti, inclusi quelli più vulnerabili.

Il percorso tracciato prevede tappe ambiziose da attuare entro il 2030 e il 2050, suddivise in tre fasi ([14]):

a) entro il 2030, con la previsione, tra l'altro, di almeno 30 milioni di veicoli a emissioni zero sulle strade europee, del raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità, di viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'UE;

b) entro il 2035, con la diffusione su larga scala di aeromobili a emissioni zero;

c) entro il 2050, con il completamento della rete di trasporto transeuropea (TEN-T) e il raggiungimento della neutralità climatica nel settore.

Nel 2021, il Consiglio ([15]), a sua volta, ha adottato conclusioni sulla *Strategia* della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente accogliendola con favore, aderendo alla sua ambiziosa visione per il settore dei trasporti e illustrando la sua comprensione del contributo che essa potrà dare alla sostenibilità nei prossimi anni e decenni ([16]).

Parte integrante del *Green Deal* europeo è il pacchetto «Fit for 55», che consiste in un insieme di proposte legislative presentate dalla Commissione Europea nel 2021 per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni nette di gas serra del 55% entro il 2030 ([17]).

([13]) Sul rapporto tra mobilità *green* e *smart,* v. G. Rugani, *La mobilità* green *e* smart *nel diritto dell'Unione europea: punti di forza e limiti delle attuali normative*, in *Studi sull'integrazione europea*, 2025, 105 ss.

([14]) La *Strategia* individua complessivamente quattordici tappe *Tappe fondamentali* per ridurre l'attuale dipendenza da combustibili fossili (1-3), per il passaggio a modi di trasporto più sostenibili di un maggior numero di attività (4-8), per l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti (9-10), in direzione di una mobilità intelligente (11-12) e resiliente (13-14).

([15]) Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» (Trasporti), 3 giugno 2021, *https://www.consilium.europa.eu/media/52964/st09309-en21.pdf.*

([16]) V. Comunicato stampa n. 420/21 del 3 giugno 2021.

([17]) Sul punto, v. C. Telesca, *Riflessioni su sviluppo sostenibile e tutela ambientale nel settore dei trasporti*, cit., 207 ss.

Tra i tredici provvedimenti che compongono il pacchetto, per quel che qui rileva, è di sicuro impatto la proposta di modifica del regolamento (UE) 2019/631 sugli standard emissivi di CO2 per trasporto su gomma, che è stata infine approvata. L'iter di approvazione ha dapprima visto una serie di emendamenti alla proposta della Commissione da parte del Parlamento, l'8 giugno 2022, cui è seguito, nel Consiglio «Ambiente» del 29 giugno 2022, orientamento generale sulla proposta. In seguito ai negoziati interistituzionali, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo politico provvisorio il 27 ottobre 2022. Il Parlamento europeo ha adottato il regolamento in prima lettura il 14 febbraio 2023 e il Consiglio il mese successivo, cui è seguita la pubblicazione nella GUUE ([18]).

Il regolamento vede la luce con l'obiettivo di innalzare il livello di ambizione climatica, indirizzare l'industria automobilistica verso l'elettrificazione e tecnologie a zero emissioni e contribuire alla riduzione delle emissioni del settore dei trasporti, responsabile di circa un quarto del totale di gas serra dell'UE, come sopra indicato.

Come noto, quest'ultimo aspetto – che sancisce l'obiettivo di zero emissioni per tutti i veicoli nuovi immessi sul mercato, ossia 100% di riduzione delle emissioni di CO_2 per autovetture e veicoli commerciali leggeri – è uno dei punti che ha dato vita a un intenso dibattito politico e sociale, in quanto di fatto implica il divieto di immettere sul mercato veicoli nuovi con motori a combustione interna (a benzina e a gasolio) dal 2035, con eccezioni marginali.

2. *La spina dorsale digitale della mobilità: l'architettura giuridica dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS)* – Se la strategia del Green Deal e il pacchetto «Fit for 55» rappresentano il «cosa» e il «perché» della transizione (la decarbonizzazione), l'Unione Europea ha da tempo lavorato anche sul «come», ovvero sugli strumenti tecnologici e normativi necessari per abilitare questa trasformazione. La mobilità sostenibile, e in particolare la *sharing mobility* (su cui *infra),* non può esistere senza una solida infrastruttura digitale che permetta la raccolta, l'elaborazione e la condivisione di dati in tempo reale. Questa infrastruttura è regolata da un *corpus* normativo specifico, quello sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), che costituisce la vera e propria spina dorsale della mobilità del futuro.

Già nel 2010, ben prima del *Green Deal*, il legislatore europeo aveva compreso che la digitalizzazione sarebbe stata la chiave per ottimizzare il sistema

---

([18]) Reg. (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023 che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima, in GUUE L15 del 25 aprile 2023.

dei trasporti. La Direttiva 2010/40/UE ([19]) è stata l'atto fondativo che ha istituito un quadro giuridico per la diffusione coordinata e coerente degli ITS in tutta l'Unione. L'obiettivo non era imporre una specifica tecnologia, ma creare le condizioni per cui i sistemi sviluppati nei diversi Stati membri potessero «dialogare» tra loro, garantendo compatibilità, interoperabilità e continuità dei servizi all'interno dello spazio europeo.

La direttiva (art. 2) ha individuato quattro aree prioritarie di intervento, che si rivelano profetiche alla luce delle sfide attuali:

Uso ottimale dei dati relativi a strade, traffico e mobilità. Questo punto è il presupposto per qualsiasi servizio di navigazione intelligente, per la gestione del traffico in tempo reale e per informare gli utenti sulle migliori opzioni di viaggio, contribuendo a ridurre la congestione e le emissioni;

Continuità dei servizi ITS per la gestione del traffico e del trasporto merci. L'efficienza della logistica è un fattore chiave per la sostenibilità. La direttiva mirava a digitalizzare la catena del trasporto merci per ottimizzare i carichi, ridurre i viaggi a vuoto e migliorare la pianificazione;

Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto. Vi rientrano sistemi come la chiamata di emergenza automatica (*eCall*), obbligatoria su tutti i nuovi modelli di auto dal 2018, e i sistemi di allerta che segnalano pericoli o condizioni avverse;

Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto (V2I). In tale ambito la direttiva apre le porte alla mobilità cooperativa, connessa e, in futuro, autonoma, dove i veicoli scambiano informazioni con l'infrastruttura (es. semafori, pannelli a messaggio variabile) per ottimizzare la guida e prevenire incidenti.

Attraverso una serie di regolamenti delegati, la Commissione ha poi adottato specifiche tecniche dettagliate per ciascuna di queste aree, creando un linguaggio comune per lo scambio di dati a livello europeo ([20]). Questa direttiva, pur essendo di natura tecnica, ha avuto un profondo impatto politico, stabilendo il principio che i dati sulla mobilità sono una risorsa strategica la cui condivisione e interoperabilità sono di interesse pubblico europeo.

Nonostante la visione lungimirante della direttiva del 2010, la sua implementazione si è rivelata più lenta e frammentata del previsto. Molti servizi ITS sono rimasti confinati a livello locale o nazionale, e la riluttanza a condividere i

---

([19]) In GUUE L 207 del 6 agosto 2010.

([20]) Tra i vari atti delegati, si segnala il Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 (in GUUE L 271 del 21.10.2017), che integra la direttiva 2010/40/UE definendo le specifiche per la messa a disposizione di servizi di informazione sulla mobilità multimodale a livello dell'Unione, facilitando la pianificazione di viaggi che integrano diversi mezzi di trasporto (es. auto, treno, autobus, bicicletta), fornendo ai viaggiatori un quadro completo delle opzioni disponibili.

dati, specialmente da parte di alcuni operatori privati, ha ostacolato lo sviluppo di servizi paneuropei e, soprattutto, l'emergere di un vero mercato della *Mobility as a Service* (MaaS) ([21]), dove diverse opzioni di trasporto (pubblico, condiviso, a chiamata) sono integrate in un'unica piattaforma digitale.

Per superare queste criticità, nel 2023 è stata adottata la Direttiva (UE) 2023/2661 ([22]), che modifica e rafforza significativamente il quadro precedente. Questa nuova direttiva rappresenta un'accelerazione decisa e mira a sbloccare il potenziale inespresso della digitalizzazione. Le principali innovazioni sono:

- *Ampliamento dell'ambito di applicazione.* La direttiva estende l'elenco dei dati considerati «essenziali» che devono essere resi disponibili attraverso i *punti di accesso nazionali* (le banche dati che ogni Stato membro deve istituire). Ora sono inclusi esplicitamente dati cruciali per i servizi di mobilità multimodale, come quelli relativi a orari, tariffe, accessibilità e disponibilità in tempo reale di servizi di *sharing mobility* (auto, bici, monopattini) e di trasporto pubblico;
- *Obbligo di condivisione dei dati.* La nuova direttiva affronta il problema della «riluttanza a condividere i dati», introducendo disposizioni più stringenti per garantire che tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità (gestori di infrastrutture, operatori di trasporto pubblico, fornitori di servizi di *sharing*) contribuiscano a questo patrimonio comune di dati. Questo obbligo è fondamentale per permettere agli sviluppatori di *app* di creare servizi MaaS completi e affidabili, che offrano all'utente una visione olistica di tutte le opzioni di mobilità disponibili;
- *Focus sulla Mobilità Cooperativa, Connessa e Automatizzata (CCAM).* La direttiva riconosce l'importanza strategica della comunicazione tra veicoli (V2V) e tra veicoli e tutto il resto (V2X). Stabilisce le basi per la diffusione di servizi C-ITS, come la segnalazione cooperativa di pericoli (un veicolo che rileva una lastra di ghiaccio avverte automaticamente i veicoli che seguono), che sono fondamentali per aumentare la sicurezza stradale e preparare la strada alla guida autonoma.

In sintesi, se la direttiva del 2010 ha costruito le «fondamenta» dell'edificio digitale, quella del 2023 sta metaforicamente costruendo i «piani superiori», con il fine di rendere l'edificio pienamente funzionale. Questa nuova architettura giuridica è il presupposto indispensabile per realizzare la visione della *sharing mobility* e della mobilità sostenibile delineate nelle strategie politiche.

([21]) Sul punto v., tra i contributi più recenti, L. Trovò, *Nuovi modelli di mobilità:* sharing mobility *e il sistema* MaaS, in *Riv. it. dir. tur.*, 2025, 51 ss.; E.G. Rosafio - A. Claroni, *New Mobility Scenarios: Sharing Mobility and Micro-Mobility*, in *European Business Law Review,* Vol. 34, Issue 1 (January 2023), 23 ss., e *ivi* ampia bibliografia.

([22]) In GUUE L del 30 novembre 2023. V. G. Rugani, *La mobilità* green *e* smart *nel diritto dell'Unione europea: punti di forza e limiti delle attuali normative*, cit., *passim.*

3. *La mobilità green: ambizioni, sfide strutturali e nodi irrisolti della transizione ecologica* – Ancora di recente, la Commissione europea ha lanciato il Piano d'azione per l'industria automobilistica ([23]).

Sinteticamente, il Piano individua i seguenti obiettivi:

- sostenere la transizione verso la mobilità a zero emissioni, con particolare attenzione alla produzione e diffusione di veicoli elettrici (c.d. *e-mobility*) ([24]);
- rafforzare la resilienza della filiera industriale, soprattutto per quanto riguarda le batterie e le materie prime critiche;
- promuovere l'innovazione e la digitalizzazione, anche attraverso l'intelligenza artificiale e la guida autonoma;
- garantire la competitività globale dell'industria europea, in risposta alla crescente concorrenza cinese e americana.

Il piano prevede una nuova proposta di modifica delle norme sulle emissioni di CO_2 per autovetture e furgoni, per consentire un eventuale mancato conseguimento dell'obiettivo in uno o due anni qualora compensato dall'ottenimento di risultati superiori alle aspettative nell'altro o negli altri anni per il periodo 2025-2027.

Buona parte della proposta insiste nell'indicare strategie che possano invertire la diffidenza dei consumatori nei confronti degli autoveicoli elettrici, la cui domanda in Europa – nel biennio 2023-2024 – è addirittura diminuita, con una riduzione di un punto percentuale delle quote di mercato, dal 14,6% al 13,6%. Uno degli ostacoli alla diffusione dei veicoli a «emissioni zero» è costituito dalla disponibilità di infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno (benché i modelli di veicoli alimentati a idrogeno attualmente in commercio si contino sulle dita di una mano). I relativi investimenti sono essenziali per la competitività del settore automobilistico europeo e la Commissione pertanto indica in una netta inversione di tendenza la chiave per risolvere la disomogeneità nei diversi Stati membri e nelle relative regioni delle infrastrutture di ricarica.

([23]) Doc. COM (2025) 95 *final*, 5 marzo 2025.

([24]) *E-mobility* (abbreviazione di *electromobility*) è come noto un concetto che si riferisce all'utilizzo di veicoli elettrici e soluzioni di trasporto alimentate da energia elettrica, anziché da combustibili fossili. In un senso più ampio, e-mobility comprende anche l'infrastruttura, i servizi e le tecnologie che supportano questa forma di mobilità. Per Veicoli elettrici (EV) si intendono quindi le auto elettriche (BEV – Battery Electric Vehicle), le vetture ibride *plug-in* (PHEV), gli scooter e le moto elettriche, gli autobus e camion elettrici, le biciclette e monopattini elettrici. Sul divieto di vendita di auto a benzina e l'impiego di combustibili alternativi, v. E. Verdolini, *Verso un diritto alla mobilità sostenibile? L'impatto dell'*European Green Deal *nel settore dei trasporti*, cit., 394 ss.

Sul punto, un recente studio ([25]) – con riferimento alla situazione italiana – ha messo in luce la forte disuguaglianza geografica: le regioni settentrionali risultano molto più servite rispetto al centro e al sud Italia. Inoltre, i comuni periferici e montani risultano gravemente penalizzati dalla distribuzione di punti di ricarica: la necessità di una rete capillare di stazioni di ricarica pubbliche e private, rapide e affidabili, è cruciale per facilitare l'adozione da parte dei consumatori. Questo richiede allo stesso tempo investimenti massicci e una pianificazione urbanistica ed energetica strategica ([26]). Com'è stato osservato ([27]), infatti, le barriere principali, collegate, direttamente o indirettamente, all'infrastruttura di ricarica, sono: la scarsa praticità dovuta a un'autonomia di guida limitata, la necessità di pianificazione del viaggio, l'ansia da autonomia, i lunghi tempi di ricarica, la ricarica in assenza di un garage, il costo per l'adattamento del sistema elettrico, il rischio di aumento dei prezzi dell'elettricità, l'aumento dei costi delle bollette elettriche, il numero insufficiente di stazioni di ricarica, la scarsa sicurezza dovuta al rischio di incendio, la sfiducia nelle nuove tecnologie, il rischio di degradazione della batteria, il rischio di perdita del valore residuo, il prezzo di acquisto elevato, il servizio di manutenzione e riparazione insufficiente, la scarsa accelerazione, il piacere di guida ridotto dovuto alla mancanza dei suoni di un motore a combustione interna.

Inoltre, la crescente domanda di energia elettrica per alimentare la flotta di veicoli elettrici pone una sfida per le reti elettriche esistenti, che potrebbero non essere sufficientemente robuste o «smart» per gestire picchi di domanda e per integrare un'elevata quota di energia da fonti rinnovabili (spesso intermittenti). La dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili per la produzione di elettricità, sebbene l'inquinamento sia spostato dalla strada alla centrale elet-

---

([25]) K. Celestiano - A. Facchini - A. Fuso *et al.*, *Elettrificazione della mobilità in Italia: aspetti di equità territoriale e sostenibilità*, cit., 140 ss.

([26]) Secondo K. Celestiano - A. Facchini - A. Fuso *et al.*, *Elettrificazione della mobilità in Italia: aspetti di equità territoriale e sostenibilità*, cit., 137, «per soddisfare gli obiettivi del Fit for 55%, bisognerebbe creare almeno 3,6 milioni di punti di ricarica privati e 31 mila e 850 punti di ricarica pubblica, investendo da qui al 2030 almeno tre miliardi di euro. Ciò implica il potenziamento dell'offerta di stazioni a media e bassa potenza laddove le auto possono posteggiare per tempi lunghi (ad esempio, garage residenziali e pubblici, luoghi di lavoro, luoghi di svago, centri commerciali) e di elevata potenza sulla rete autostradale (o in zone limitrofe e facilmente accessibili)».

([27]) V. le indagini condotte da G. Bridge et al., *Perceptions of e-micromobility vehicles amongst staff and students at universities in the north of England*, in *Active Travel Stud*. 3 (1), 2023, e İ. Önden - M. Deveci - K. Kara - G.C. Yalçin *et al.*, *Supplier selection of companies providing micro mobility service under type-2 neutrosophic number-based decisionmaking model*, in *Expert Syst. Appl.*, 2024, 245, citate da K. Celestiano - A. Facchini - A. Fuso *et al.*, *Elettrificazione della mobilità in Italia: aspetti di equità territoriale e sostenibilità*, cit., 139.

trica, riduce l'impatto ambientale netto della transizione. È dunque fondamentale che l'elettricità provenga sempre più da fonti pulite ed è quindi (anche) su quest'ultimo profilo che la sfida «green» va vinta, se davvero si vuole attribuire all'azione dell'Unione europea una reale efficacia, al di là dei trionfalistici proclami sulla bontà delle scelte effettuate.

Ancora, va messo in evidenza come la transizione verso la mobilità «green» rischia di accentuare le disuguaglianze sociali esistenti, rendendo le nuove tecnologie più pulite inaccessibili alle popolazioni vulnerabili a causa degli elevati costi iniziali. Gli interventi dovrebbero quindi tenere conto del principio di equità, garantendo che gli incentivi e lo sviluppo delle infrastrutture diano priorità all'accesso universale e all'accessibilità economica, anziché concentrarsi esclusivamente sugli obiettivi ambientali ([28]).

4. *Profili evolutivi e contraddizioni della* sharing mobility *nell'era della mobilità come servizio (MaaS)* – Il tema della mobilità condivisa, o *sharing mobility,* rappresenta un paradigma emergente nel settore dei trasporti, nella misura in cui si pone anzitutto in alternativa all'uso del mezzo privato, presentando al contempo opportunità e sfide giuridiche ([29]).

Com'è stato sottolineato ([30]), essa costituisce la realizzazione, nell'ambito della mobilità, dei principi cardine della cosiddetta economia della condivisione o collaborativa (*sharing economy*) ([31]), espressione che designa quei modelli di organizzazione economica che impiegano le tecnologie digitali per consenti-

---

([28]) V., tra gli altri, Fondazione per la sostenibilità digitale, *Osservatorio per la Sostenibilità Digitale:* Smart & Sustainable Mobility, Roma, 2024, ove viene indagato il ruolo della tecnologia come strumento di sostenibilità nella percezione del cittadino in particolare sui temi riguardanti la *Smart & Sustainable Mobility.* V. anche World Economic Forum, *How Mobility Shapes Inclusion and Sustainable Growth in Global Cities,* Geneva, 2021. Sul rapporto tra le istituzioni pubbliche e i costi sociali della transizione ecologica, v. E. Verdolini, *Verso un diritto alla mobilità sostenibile*? *L'impatto dell'*European Green Deal *nel settore dei trasporti*, cit., 405 ss.

([29]) Si pensi, ad esempio, alla fondamentale questione della responsabilità e dei correlati profili assicurativi, oppure a quella della protezione della privacy dei dati degli utenti e della possibile condivisione anonimizzata e aggregata dei dati di mobilità con le autorità pubbliche per scopi di pianificazione e ricerca, questioni che peraltro s'è scelto di non affrontare in questa sede, in quanto avrebbero allontanato dal tema principale.

([30]) G. Smorto, *Quali regole per la* sharing mobility *in Europa. Un'introduzione*, in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 22.

([31]) Sull'economia della condivisione v., tra gli altri, T. Bonini - G. Smorto, *Shareable! l'economia della condivisione*, Bologna, 2017; G. Smorto, *Verso la disciplina giuridica della* sharing economy, in *Mercato concorrenza e regole*, 2015, 245 ss. In una prospettiva di diritto comparato, v. N.M. Davidson - M. Finck - J.J. Infranca (eds.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge, 2018.

re lo scambio di merci e la fornitura di servizi grazie all'intermediazione di una piattaforma per il coordinamento di domanda e offerta ([32]).

La *sharing mobility* descrive dunque una gamma eterogenea di servizi innovativi di mobilità, alternativi – come detto – tanto all'utilizzo del mezzo proprio che dei mezzi collettivi o di massa, i quali si fondano sull'accesso temporaneo alle risorse, ed in cui l'erogazione del servizio avviene per il tramite di piattaforme digitali che garantiscono l'accesso e la condivisione di mezzi, veicoli e tragitti, consentendo all'utenza di richiedere, prenotare e pagare il servizio attraverso dispositivi informatici ([33]).

Il primo e più immediato beneficio della mobilità condivisa è la sua capacità potenziale di ridurre il numero complessivo di veicoli di proprietà privata in circolazione ([34]), in particolare nelle aree urbane ad alta densità, liberando ad esempio spazi che altrimenti sarebbero occupati da parcheggi. Questa riduzione dei veicoli si traduce in una diminuzione della congestione del traffico, con tempi di percorrenza più brevi, meno stress per gli automobilisti e un miglioramento generale della fluidità della circolazione. La minore congestione, a sua volta, contribuisce a una riduzione delle emissioni e all'inquinamento acustico. Dal punto di vista urbanistico, la liberazione di spazi di parcheggio può consentire la riqualificazione di aree urbane, trasformandole in spazi verdi, pedonali o ciclabili, migliorando la vivibilità delle città ([35]). Essa quindi contribuisce a

---

([32]) L. Trovò, *Nuovi modelli di mobilità:* sharing mobility *e il sistema* MaaS, cit, *passim.*

([33]) In tali termini si esprime G. Smorto, *Quali regole per la* sharing mobility *in Europa. Un'introduzione*, cit., 7; in termini analoghi, G. Smorto, I. Vinci, *A Multidisciplinary Approach to Sharing Mobility: An Introduction*, in G. Smorto, I. Vinci (a cura di.), *The Role of Sharing Mobility in Contemporary Cities Legal, Social and Environmental Issues*, Cham, 2020, 2 ss.; v. anche D. Arcidiacono - M. Duggan, *Sharing mobility. Questioning Our Right to the City in the Collaborative Economy*, London-New York, 2020,

([34]) Per un'analisi dell'impatto della mobilità condivisa sulla *ownership* dei mezzi v. E. Mazzola - U. La Commare - G. Ingarao, *La* sharing mobility *è un approccio alla mobilità sostenibile dal punto di vista dell'impatto ambientale? Alcune considerazioni basate su un'analisi empirica*, in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 198 ss., ove si osserva – riportando i risultati di indagini condotte sul campo anche da altri Autori – una generale tendenza positiva sull'impatto ambientale. Sul punto v. anche J. Vicente - C. Rolim - P. Baptista *Acceptance of Shared, Electric and Autonomous Mobility in Lisbon, Portuga*l, in G. Smorto, I. Vinci (a cura di), *The Role of Sharing Mobility in Contemporary Cities Legal, Social and Environmental Issues*, cit. 69 ss., in part. 71.

([35]) Sul tema v. le interessanti riflessioni di I. Vinci, *Shared Mobility in the Process of City-Transport Coevolution: Emerging Geographies and Policy Challenges*, in G. Smorto - I. Vinci (a cura di), *The Role of Sharing Mobility in Contemporary Cities Legal, Social and Environmental Issues*, Cham, 2020, 35 ss.; Id, *Mobilità condivisa e processi di sviluppo sostenibile nelle città: le questioni aperte e gli spazi per le politiche pubbliche,* in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 175 ss.

diminuire l'impronta ecologica individuale ([36]), dal momento che, da un lato, l'uso del servizio condiviso, solo quando necessario e attraverso il mezzo più appropriato per ogni spostamento (es. bici per brevi distanze, *car-sharing* per tratte medie), può ottimizzare l'uso delle risorse e, d'altro lato, viene a ridursi la domanda di produzione di nuovi veicoli, con conseguente risparmio di risorse naturali e riduzione delle emissioni legate al ciclo produttivo dei veicoli.

Quest'ultimo aspetto, tuttavia, può presentare criticità, nella misura in cui l'uso del mezzo condiviso può portare a un cambiamento nelle abitudini di mobilità dei consumatori in termini di mezzi di trasporto utilizzati e chilometri percorsi. I primi risultati riportati dalla letteratura scientifica hanno infatti messo in luce aspetti che evidenziano alcune possibili tendenze negative in merito alla riduzione dell'impatto ambientale, in quanto le indagini sul campo hanno rilevato, ad esempio, come la *sharing mobility* abbia attivato spostamenti in automobile (sia pure condivisa) del tutto nuovi, con ovvie e conseguenti ricadute negative sull'impatto ambientale ([37]).

In molti casi, si è poi registrata la preferenza dell'utilizzo dell'automobile (condivisa) rispetto a modalità considerate più sostenibili come il trasporto pubblico: in particolare, il *ride-sharing* con conducente è spesso percepito come più comodo e flessibile rispetto al TPL, poiché la possibilità di essere prelevati e accompagnati direttamente a destinazione, senza orari prestabiliti o fermate fisse, può attrarre utenti che altrimenti utilizzerebbero i mezzi pubblici. Questa percezione di «lusso» o «servizio personalizzato» può indurre al progressivo abbandono del tradizionale mezzo pubblico a favore dei veicoli condivisi, specialmente per spostamenti occasionali o in situazioni di emergenza. I servizi di *bike-sharing*, *scooter-sharing* e, in alcuni contesti, anche *car-sharing* possono ben funzionare tuttavia in modo complementare al TPL, risultando efficaci soluzioni per il *primo miglio* (dal domicilio alla fermata del TPL) e l'*ultimo miglio*

([36]) L'impronta ecologica misura l'uso da parte di una comunità locale, nazionale o globale di terreni coltivati, foreste, pascoli e zone di pesca per fornire risorse e assorbire l'anidride carbonica sprigionata dai combustibili fossili, e la mette a confronto con la biocapacità, cioè quanta area biologicamente produttiva è disponibile per rigenerare queste risorse e servizi. Utilizzando una modalità di calcolo molto semplificata, l'IE può misurare anche il «peso» delle singole persone. Cfr. sul punto, tra gli altri, M. Wackernagel - D. Moran - S. Goldfinger, *L'impronta ecologica,* in *Equilibri*, 2005, 157 ss.; M. Mascia, *L'impronta ecologica: misurare lo sviluppo sostenibile*, in *Aggiornamenti sociali*, 2018, 311 ss.

([37]) E. Mazzola - U. La Commare - G. Ingarao, *La* sharing mobility *è un approccio alla mobilità sostenibile dal punto di vista dell'impatto ambientale? Alcune considerazioni basate su un'analisi empirica*, cit., 201 ss., ove si osserva che «risulta necessario un ulteriore sforzo di quantificazione e modellizzazione del fenomeno per potere fornire linee guida affidabili per la definizione di una nuova mobilità, condivisa, effettivamente sostenibile».

(dalla fermata del TPL alla destinazione finale) ([38]). Ciò estende la portata del trasporto pubblico, rendendolo più attrattivo e accessibile per utenti che altrimenti sarebbero costretti a utilizzare l'auto privata a causa della distanza dalle fermate o della scarsa copertura. L'integrazione di questi servizi potrebbe quindi aumentare il bacino d'utenza del TPL, rendendo più agevole la scelta del trasporto pubblico anche per tragitti complessi, realizzando quindi un'intermodalità che metta insieme i tradizionali mezzi pubblici con quelli condivisi ([39]).

È qui che l'architettura giuridica degli ITS, e in particolare la citata Direttiva 2023/2661, diventa cruciale. La creazione di piattaforme MaaS (Mobility as a Service), che integrano in un'unica *app* la pianificazione, la prenotazione e il pagamento di tutti i servizi di mobilità (treno, bus, bici, *car-sharing*, etc.), è possibile solo se i dati di tutti gli operatori sono aperti, standardizzati e interoperabili, come previsto dalla nuova normativa. Il MaaS trasforma la mobilità da un prodotto (l'auto di proprietà) a un servizio su richiesta, e può orientare le scelte degli utenti verso le opzioni più sostenibili, ma solo se è supportato da un quadro normativo che impone la collaborazione e la condivisione dei dati ([40]).

Analogamente a quanto osservato in precedenza, relativamente alla disuguaglianza geografica rispetto all'uso dei veicoli *green*, anche nel tema della mobilità condivisa si può notare una sproporzione all'interno del territorio nazionale, ove la maggior parte dei mezzi condivisi è allocata soprattutto nelle grandi aree del Centro-Nord, con una limitata presenza in alcune città del Sud e delle isole ([41]).

([38]) In un recente *Research report* l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse) raccomanda di riformare il trasporto pubblico, e si osserva che i governi «should engage with providers of shared mobility services, including of micromobility operators such as dockless bikeshare and electric push scooters, to ensure maximum complementarity – particularly as Mobility as a Service offers develop and provide a broad range of alternatives to the private car in support of sustainable urban transport policy goals»: OECD, ITF, *Reforming Public Transport Planning and Delivery*, OECD publishing, Paris, 2020, 8.

([39]) M. Ciuffini - L. Refrigeri - S. Asperti, *La sharing mobility in Italia,* in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 209.

([40]) Cfr. L. Trovò, *Nuovi modelli di mobilità:* sharing mobility *e il sistema* MaaS, cit., 76 ss.

([41]) Cfr. da ultimo S. Asperti - M. Ciuffini - V. Gentili - R. Orsini - L. Refrigeri, *8° Rapporto nazionale sulla sharing mobility* della Fondazione per lo sviluppo sostenibile, Roma, 2024, 26; analoghe osservazioni erano già presenti in M. Ciuffini - L. Refrigeri - S. Asperti, *La sharing mobility in Italia,* cit., 220 ss. È notizia recente che a Palermo (una delle poche città del Sud in cui il servizio di *car sharing* era attivo, peraltro da tempo) il gestore del servizio ha comunicato la cessazione del servizio di *car* e *bike sharing* a far data dal 1° maggio 2025 (v. lo scarno comunicato su https://www.amigosharing.it/#/). Merita di essere segnalata anche la difficoltà di procedere, nella medesima città, all'individuazione di

Simili osservazioni possono essere svolte in prospettiva sociologica, con riferimento alle disuguaglianze sociali legate a temi come le periferie ([42]) o a quello dei migranti ([43]), ad esempio, e in generale sul «diritto alla città» ([44]).

5. *Conclusioni* – In termini di considerazioni conclusive, non può che sottolinearsi un evidente divario tra gli obiettivi normativi e la complessità della loro implementazione pratica. La strada verso una mobilità sostenibile, intelligente e condivisa, così come delineata dalle ambiziose politiche europee, è irta di sfide strutturali, economiche e sociali. Il successo di questa transizione non può dipendere unicamente da obiettivi normativi imposti «dall'alto», come il *phase-out* dei motori a combustione interna. Al contrario, appare indispensabile un approccio che combini in modo sinergico i tre pilastri della nuova mobilità:

a) il pilastro *Green* (la decarbonizzazione). La transizione verso veicoli a zero emissioni deve essere supportata da un massiccio investimento nella produzione di energia da fonti rinnovabili e da politiche che ne garantiscano l'accessibilità economica e sociale, per non lasciare indietro nessuno.

b) il pilastro *Digital* (l'intelligenza). L'infrastruttura giuridica e tecnica creata dalle direttive ITS è il sistema nervoso della nuova mobilità. La sua piena e uniforme implementazione, con una reale apertura dei dati, è la condizione *sine qua non* per l'efficienza del sistema, per l'integrazione intermodale e per lo sviluppo di un vero mercato *MaaS* che possa offrire un'alternativa credibile all'auto privata.

c) il pilastro *Sharing* (la condivisione). La mobilità condivisa deve essere governata e integrata nel sistema di trasporto pubblico, non lasciata a dinamiche di mercato che possono portare a effetti controintuitivi. La regolazione pubblica, forte dei dati resi disponibili dal quadro ITS, deve orientare i servizi di *sharing* verso la complementarità con il TPL e la copertura delle aree meno servite.

---

operatori di monopattini elettrici condivisi. Dopo il periodo sperimentale, conclusosi nel dicembre del 2022, soltanto nel gennaio dl 2025, dopo un tormentato iter (contraddistinto dall'intervento del Tar che aveva annullato il bando originario, e dall'emanazione del nuovo bando con successiva revoca in autotutela), alla fine l'amministrazione comunale ha proceduto all'affidamento del servizio a tre operatori.

([42]) M. Ricci, *Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile in una periferia della città di Bristol*, Regno Unito, in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 133 ss.

([43]) C. Inguglia - M. Di Marco, *Mobilità urbana ed inclusione sociale dei migranti: il ruolo della sharing mobility. Una ricerca qualitativa,* in *Diritto & Questioni pubbliche*, XX, 2020/special issue, 153 ss.

([44]) D. Arcidiacono - M. Duggan, *Sharing mobility. Questioning Our Right to the City in the Collaborative Economy*, cit., in particolare il cap. 3, *Sharing mobility, mobility justice, and the right to the city*, 40 ss.

In definitiva, la rivoluzione della mobilità richiede una pianificazione strategica che affronti attivamente le disuguaglianze in tutte le loro forme: geografiche, colmando il divario infrastrutturale tra le diverse aree del paese, e sociali, garantendo che le nuove tecnologie siano accessibili a tutti e non diventino un fattore di ulteriore esclusione. Senza un governo integrato di questi processi, che tenga conto della reale sostenibilità energetica, dei complessi comportamenti dei consumatori e dell'imperativo di equità sociale, la rivoluzione della mobilità rischia di rimanere un'aspirazione incompleta e iniqua ([45]), intrappolata in logiche di mercato ([46]).

([45]) «In linea generale, una domanda costantemente ricorrente è se i regolatori siano capaci di perseguire obiettivi come la protezione del consumatore, la sicurezza o la tutela della salute, e così via evitando, allo stesso tempo, di 'congelare' l'innovazione, ostacolare l'ingresso di nuovi soggetti e la concorrenza. Una risposta 'saggia' è che misure di regolazione ben costruite e mirate siano necessarie per assicurare che questi nuovi modelli di business consentano una appropriata tutela dei consumatori ma che, allo stesso tempo, queste misure debbano essere proporzionate, cioè non superare quanto strettamente necessario a perseguire questi obiettivi»: così L. Ammannati, *Diritto alla mobilità e trasporto sostenibile. Intermodalità e digitalizzazione nel quadro di una politica comune dei trasporti*, in *federalismi.it*, n. 4/2018, 27.

([46]) Sul punto v. le riflessioni critiche di F. Gaspari, *La regolazione della mobilità urbana sostenibile e i limiti del Green Deal dell'Unione europea. Ovvero, il ruolo dello Stato all'alba della post-globalizzazione*, cit., 70, che evidenzia come lo sforzo del legislatore eurounitario punti – principalmente – ad individuare nuovi *business model* e a soddisfare esigenze legate primariamente al mercato e alla nuova economia verde.

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

FATTI E MISFATTI

L'errore del controllore – A chi non è capitato di salire su un treno regionale e trovare molti posti a sedere occupati da borse e zaini? Si tratta di un vero e proprio malcostume che può diventare intollerabile quando il treno è affollato e magari a bordo sono presenti anche anziani, disabili o passeggeri a mobilità ridotta in difficoltà nel trovare una poltrona su cui sedersi.

Sarà per l'eccesso di zelo dovuto alla volontà di contrastare questa «piaga» del mondo dei trasporti ferroviari oppure per una conoscenza non proprio perfetta delle condizioni di trasporto del proprio datore di lavoro, fatto sta che, secondo quanto recentemente riportato da molti giornali, un controllore Trenitalia, a bordo del treno regionale 3159 diretto da Torino a Ventimiglia, si è reso protagonista di una vicenda assurda.

Stando alla notizia pubblicata, una passeggera, dovendo viaggiare con la figlia di tre anni, ha preferito acquistare un biglietto anche per la piccola, nonostante quest'ultima potesse, secondo le condizioni del vettore, viaggiare anche in braccio. Ad un certo punto del viaggio succede una cosa apparentemente normalissima: la bambina non vuole stare più seduta al suo posto e preferisce continuare il viaggio in braccio alla madre, così liberando il posto. La mamma decide quindi di utilizzare la poltrona dove era seduta la figlia per appoggiare il proprio bagaglio a mano, probabilmente per averlo più a portata di mano.

Ed è in questo momento che irrompe sulla scena il nostro controllore, ordinando alla passeggera, sembra con toni molto scortesi, di liberare il posto occupato dal bagaglio. Secondo l'incaricato di Trenitalia, sarebbe stato del tutto ininfluente il fatto che la stessa possedesse due biglietti, uno per sé ed uno per la figlia. Queste le parole che avrebbe rivolto alla passeggera: «non cambia nulla se ha due biglietti. Se la bimba resta in braccio, quel posto va liberato per chi volesse occuparlo!».

Ed invece, caro controllore, a noi sembra che la situazione cambi eccome!

Scorrendo le condizioni di trasporto Trenitalia non si rinviene da nessuna parte la previsione – che, ove esistesse, sarebbe di dubbia legittimità – secondo cui il posto a sedere per il quale si possiede un valido biglietto deve essere necessariamente occupato dal passeggero e non dal bagaglio. Meno che mai si rinviene una disposizione che legittimi il vettore ad ordinare il passeggero di liberare il posto per cui ha regolarmente pagato un biglietto, senza che ricorra alcun motivo di sicurezza o di fastidio per gli altri passeggeri ma solo perché utilizzato per il trasferimento di un oggetto e non di una persona. Si tratterebbe di una sorta di obbligo di cessione dello spazio a bordo rimesso alla completa discrezione del vettore, obbligo di cui ovviamente si fa fatica a rinvenire un fondamento giuridico.

Apparentemente in soccorso della tesi del controllore potrebbe venire la regola secondo cui il bagaglio a mano deve essere riposto negli spazi ad esso dedicati. Tale disposizione si riferisce però alle condizioni alle quali è ammesso il trasporto gratuito del bagaglio non certo alla situazione, completamente differente, nella quale il passeggero possiede un valido titolo che lo legittima ad occupare uno spazio ulteriore rispetto a quello per sé.

Oltretutto, l'utilizzazione della poltrona per la collocazione del bagaglio configura un fenomeno non inconsueto nel mondo dei trasporti, se si considera che molti vettori, anche aerei, prevedono contrattualmente l'acquisto di un biglietto per un posto a sedere in più nel caso si voglia portare a bordo e mettere sul sedile accanto al proprio oggetti di particolare pregio, come strumenti musicali, le cui dimensioni eccedano quelle per il bagaglio a mano.

Si tratta indubbiamente di un caso che ha dell'incredibile, tanto da aver spinto Trenitalia ad inviare una lettera di scuse alla passeggera; passeggera che intanto ha annunciato di voler chiedere alla compagnia il rimborso del biglietto non fruito e che ha giustamente precisato che avrebbe tranquillamente ceduto il suo posto qualora le fosse stato richiesto con toni cortesi. Nella lettera il vettore ha stigmatizzato il comportamento del proprio dipendente ma ha tentato di mettere in relazione quanto accaduto con l'intenzione del controllore di aiutare una passeggera con difficoltà motorie a trovare un posto a sedere. Intenzione, questa, senz'altro nobile, ma che ovviamente non autorizza il controllore ad inventare di sana pianta condizioni di trasporto ed a stravolgere le più elementari norme del contratto di trasporto in danno del passeggero.

Un suggerimento a Trenitalia ci sentiamo infine di darlo: prevedere fra i requisiti per diventare controllore la conoscenza adeguata delle condizioni di trasporto, dei principi generali in tema di contratto di trasporto e, perché no, una maggiore dimestichezza con la cortesia nelle richieste rivolte ai passeggeri.

FRANCESCO MANCINI

***

Benvenuti in Turchia… se seduto resterai la multa non prenderai – «Gentili passeggeri, il nostro aereo non ha ancora raggiunto il suo sito di parcheggio. Vi preghiamo di non slacciare le cinture, non alzarvi o aprire gli scomparti sopra le vostre teste fino a che il segnale di cinture allacciate non sarà spento. È severamente vietato alzarsi, aprire gli scomparti o occupare il corridoio prima che l'aereo abbia raggiunto il sito di parcheggio e il segnale sia stato spento […] I passeggeri che non rispetteranno le regole saranno segnalati al Direttorato dell'aviazione civile e riceveranno una sanzione amministrativa in accordo con la normativa vigente». Ecco il nuovo annuncio di atterraggio comunicato a bordo di tutti gli aeromobili in arrivo in Turchia.

La notizia è stata pubblicata su diversi quotidiani *online*, tra cui Il fatto quotidiano del 28 maggio 2025, La Repubblica del 19 maggio 2025, Il Post del 28 maggio 2025.

A chi non è successo di assistere alla tipica scena in cui appena l'aereo tocca terra scatta la frenesia di alcuni passeggeri di alzarsi immediatamente dal proprio posto, recuperare il proprio bagaglio dalla cappelliera (rischiando di farlo cadere in testa a qualcuno) e scalpitare per scendere dall'aereo. Ebbene, se diretti in Turchia questi passeggeri dovranno prestare attenzione alle recenti regole imposte dalla Direzione generale dell'aviazione civile turca. Quest'ultima, infatti, ha imposto una sanzione amministrativa pari a circa 2.600 lire turche, corrispondenti a circa 60 euro, per i passeggeri che si alzano dal proprio posto prima che l'aereo abbia raggiunto la posizione di sbarco sulla pista di atterraggio e il segnale luminoso di "allacciare le cinture" sia stato disattivato.

La norma, che trova fondamento nell'art. 143 della legge sull'aviazione civile turca n. 2920 del 1983, è nata allo scopo di fronteggiare essenzialmente tre ordini di problemi, esacerbati anche dall'aumento del flusso di turisti nel Paese.

Innanzitutto si vuole garantire la sicurezza dei passeggeri a bordo che viene talvolta messa a repentaglio dai passeggeri stessi che, adottando comportamenti non conformi alle norme di sicurezza, si espongono a situazioni di potenziale pericolo rischiando di subire dei danni. Infatti, alzarsi dal proprio posto prima del consentito significa esporsi al rischio, per esempio, di cadere a causa dei movimenti bruschi dell'aeromobile durante le fasi di rullaggio e parcheggio.

In secondo luogo, tali comportamenti creano disordine e confusione a bordo. Nel migliore dei casi l'affollamento prematuro nel corridoio dell'aeromobile ostacola e rallenta le operazioni di sbarco.

Infine, come non tenere conto della maleducazione di alcuni passeggeri che rappresenta proprio l'origine di comportamenti scorretti dai quali potrebbero scaturire situazioni pericolose.

L'introduzione di questa nuova norma, come emerge da alcuni quotidiani, pare abbia suscitato reazioni contrastanti.

Da un lato è stata accolta con favore sia dagli operatori del settore, i quali ritengono che detta misura possa contribuire a rafforzare la sicurezza nelle fasi operative delicate dell'atterraggio, sia da molti passeggeri che vedono nell'imposizione di una maggiore disciplina a bordo l'opportunità di migliorare la propria esperienza di viaggio.

Dall'altro lato vi è, invece, chi considera questa misura eccessiva, ritenendo che i comportamenti oggetto di sanzioni siano in fin dei conti innocui.

Chissà se i passeggeri «indisciplinati» cambieranno idea una volta atterrati in Turchia. Prima o poi dovranno imparare a stare al proprio posto, anzi … seduti!

RACHELE GENOVESE

***

Visita panoramica (a sorpresa) sul golfo di Ajaccio – Lo scorso 15 settembre, la compagnia aerea *Air Corsica* ha regalato ai passeggeri della tratta Parigi-Ajaccio un'esperienza alquanto esclusiva: un sorvolo panoramico con vista sul golfo di Ajaccio. Tale visita non rientrava in alcuna operazione promozionale della compagnia; si è trattato piuttosto di un'improvvisazione da parte del comandante dell'aeromobile, che si è trovato costretto a gestire una situazione del tutto inaspettata.

Secondo quanto riportato dal notiziario digitale *Corse Matin.com*, l'aeromobile era partito con già un'ora di ritardo dall'aeroporto di Parigy-Orly, ed era diretto all'aeroporto Napoléon-Bonaparte di Ajaccio. Avvicinandosi alla destinazione, il comandante ha constatato l'impossibilità di mettersi in contatto con la torre di controllo; nonostante i ripetuti tentativi di comunicare con il controllore di torre, non ha ricevuto alcuna risposta e ha «visto» sotto di sé soltanto una pista completamente al buio. A quel punto il comandante ha contattato i vigili del fuoco che, non ottenendo alcuna risposta a loro volta, hanno allertato le forze dell'ordine. Nel frattempo, l'aeromobile ha sorvolato per quasi un'ora il golfo di Ajaccio, in attesa di una comunicazione dalla torre di controllo. Nel corso di questo tempo il comandante si è preoccupato di informare i passeggeri della situazione, spiegando loro che, se il collegamento con la torre di controllo non fosse stato stabilito, sarebbe stato costretto a dirottare il volo ed atterrare all'aeroporto di Bastia.

I passeggeri, tuttavia, non si sono fatti prendere dal panico, anzi uno di essi, al termine dell'avventura, con tono bonario ha commentato dicendo: «*abbiamo fatto una piccola visita turistica, davvero piacevole. Non si è mai creata alcuna situazione di panico, tutti sono rimasti calmi e sereni*». In effetti, quando il comandante era ormai pronto a dirigersi verso Bastia, le luci della pista sono state accese e le comunicazioni radio sono state riprese: il controllore di turno si era risvegliato! L'unico controllore in servizio effettivo si era infatti assopito alla propria postazione. Di conseguenza, seppure con grave ritardo, l'aereo è riuscito ad atterrare senza ulteriori complicazioni, ponendo fine, nel contempo, alla piccola visita improvvisata dei passeggeri della tratta Parigi-Ajaccio.

Nonostante i risvolti piacevoli ricavati dall'accaduto da parte dei passeggeri, l'episodio ha dato l'avvio a indagini nei confronti del controllore di torre e del fornitore del servizio di controllo del traffico aereo, sollevando preoccupazioni più estese in tema di sicurezza della navigazione aerea. Il controllore di turno è risultato in buona salute e negativo all'assunzione di sostanze illegali; pertanto, la discussione si è concentrata piuttosto sull'efficienza dell'organizzazione del servizio di controllo di torre, dato che un solo operatore era responsabile delle operazioni, peraltro in una fascia oraria particolarmente delicata. Il sistema organizzativo del servizio di controllo del traffico aereo dell'aeroporto di Ajaccio

prevede infatti che solo due controllori siano presenti nella torre di controllo, un controllore in pausa e uno in monitoraggio.

In Francia, i servizi di assistenza e controllo del traffico aereo civile sono gestiti dalla *Direction des Services de la navigation aérienne* (DSNA), un servizio incardinato nella *Direction générale de l'Aviation civile* (DGAC) del Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo sostenibile e dell'Energia, che ha competenza anche in materia di trasporti aerei. La DSNA ha il compito di fornire agli utenti dello spazio aereo i servizi di controllo del traffico aereo alle migliori condizioni di sicurezza, regolarità e prezzo, in piena conformità con la disciplina europea. La materia è infatti regolata principalmente dalla normativa europea, in particolare dal reg. CE n. 340/2015, il quale stabilisce i presupposti e i requisiti necessari per l'esercizio della professione di controllore del traffico aereo. Tuttavia, al di là di ogni considerazione sulla professionalità e sulla idoneità dell'operatore nel caso concreto, parrebbe necessario piuttosto rivolgere l'attenzione, in termini più generali, all'organizzazione del servizio di controllo del traffico aereo e alla verifica del rispetto del reg. CE n.373/2017 che disciplina i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo che devono assicurare servizi sicuri, efficienti, continuativi e sostenibili in un determinato spazio aereo. In effetti, l'episodio sembra in primo luogo rivelare una sostanziale inadeguatezza del servizio di controllo del traffico aereo dell'aeroporto di Ajaccio rispetto ai requisiti minimi richiesti. Il rilievo confermerebbe inoltre, secondo le cronache, come il *mismanagement* dei servizi di controllo del traffico aereo sia una peculiarità che accomuna la maggior parte degli aeroporti francesi.

A tale riguardo occorre segnalare come la compagnia aerea *Ryanair* abbia più volte denunciato la cosiddetta *ATC crisis* che coinvolge diversi Paesi europei, primo tra tutti la Francia (seguita da Spagna, Germania, Gran Bretagna, e Grecia), ed è causa di numerosi disservizi per gli utenti. Nel suo report più recente, relativo al periodo 1° gennaio – 27 ottobre 2025, la compagnia segnala per la Francia ben 64.095 voli in ritardo, con 11.537.100 passeggeri interessati. Poiché le petizioni indirizzate al Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, non hanno prodotto risultati, *Ryanair* ha deciso di predisporre una apposita piattaforma, *Air Traffic Control Ruined Your Flight* (*atcruinedourholiday.com*), attraverso la quale incoraggia i propri passeggeri, vittime di ritardi e cancellazioni, a rivolgersi direttamente ai Ministri dei trasporti dei rispettivi Paesi.

In conclusione, sembra che ad essere maggiormente preoccupati da «incidenti» come quello dell'aeroporto di Ajaccio non siano i passeggeri, bensì compagnie aeree. Dovremmo dunque dedurre che le compagnie aeree, e, in particolare, quelle low cost, abbiano improvvisamente riscoperto l'importanza della *customer experience*? Oppure si tratta, più semplicemente, di una questione di strategie commerciali e rimpianti per mancate opportunità? In fondo, l'ATC di Ajaccio, improvvisandosi operatore turistico, ha di fatto fornito gratuitamente

un servizio che le compagnie low cost avrebbero verosimilmente convertito in una ulteriore opportunità di ricavo: un inedito servizio aggiuntivo di vista panoramica sul Golfo senza alcun sovrapprezzo.

ROXANA LOREDANA GHERCA

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE COSTITUZIONALE 8 LUGLIO 2025 N. 101

Pres. Amoroso - Red. Pitruzzella
Società Hoyland Offshore AS e
SOS Méditerranée *France* (avv. D. Belluccio e F. Cancellaro) c. *Presidente del Consiglio dei Ministri*

Soccorso e ricupero – Soccorso in mare di persone – Indicazioni dell'autorità nazionale competente per la ricerca e il soccorso – Non vincolanti se idonee a porre a repentaglio la vita umana – Inosservanza non sanzionabile nel nostro ordinamento – Accertamento caso per caso del giudice.

Riassunto dei fatti – La SOS Méditerranée France noleggiò la motonave norvegese Ocean Viking per svolgere attività di soccorso nel mare Mediterraneo. Il 6 febbraio 2024, mentre si trovava in acque internazionali, ma in area SAR libica, l'unità si trovò a fronteggiare il minaccioso atteggiamento di un altro non meglio identificato natante. All'arrivo nel porto di Brindisi l'equipaggio si vide notificare una sanzione pecuniaria e in aggiunta quella accessoria del fermo amministrativo del mezzo per venti giorni, per non avere osservato le indicazioni fornite dall'autorità competente per il coordinamento delle operazioni, creando una situazione di pericolo. Pagata la sanzione pecuniaria, il verbale di fermo venne impugnato innanzi al Tribunale di Brindisi che, ritenuta non manifestamente infondata la questione della legittimità costituzionale delle norme applicate nel caso concreto, ordinò la trasmissione degli atti alla Consulta.

Non è fondata la questione della legittimità dell'art. 1, comma 2-sexies, primo periodo, d.l. 21 ottobre 2020, n. 130, con riferimento agli art. 10 e 117 Cost., essendo la norma suscettibile di interpretazione conforme ai parametri costituzionali, in considerazione del dato testuale e delle implicazioni sistematiche della disciplina vigente. Il diritto internazionale, infatti, attribuisce al governo responsabile della zona SAR in cui i naufraghi sono stati recuperati il coordinamento delle operazioni e l'indicazione di un porto sicuro di sbarco. Le relative indicazioni potranno tuttavia considerarsi non vincolanti per il comandante dell'unità soccorritrice, e la loro inosservanza non potrà essere sanzionata, quando potenzialmente idonee a mettere a repentaglio la salvaguardia della vita umana. Spetta al giudice valutare ogni singola vicenda ([1]).

([1]) V. la nota di L. Ancis, a p. 717.

Considerato in diritto – 1. Il Tribunale di Brindisi, sezione civile, in composizione monocratica, con l'ordinanza indicata in epigrafe (n. 205/2024), dubita della legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. 21 ottobre 2020, n. 130, come convertito, come inserito dall'art. 1, comma 1, lettera *b*), d.l. 2 gennaio 2023, n. 1, come convertito, in riferimento agli art. 3, 10, 25, 27, primo e terzo comma, e 117 Cost.

La disposizione è censurata nella parte in cui sanziona, con il fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione, il comandante o l'armatore che non fornisce le informazioni richieste dalla competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare o non si uniforma alle sue indicazioni.

1.1. Il secondo periodo della previsione in esame, anzitutto, contrasterebbe con gli art. 3 e 27, primo e terzo comma, Cost., in quanto irragionevolmente comminerebbe in via automatica la medesima sanzione del fermo per una pluralità di condotte eterogenee e precluderebbe all'autorità giudiziaria «di graduarne l'applicazione, in ragione delle peculiarità del caso specifico, tanto al fine di salvaguardare i principi di individualizzazione e proporzionalità della pena».

Sarebbero pregiudicate, in tal modo, la personalità della responsabilità penale e la finalità rieducativa della pena, che imporrebbero un «adeguamento individualizzato, proporzionale, delle pene inflitte con le sentenze di condanna, fornendo al giudice, nell'esercizio del suo apprezzamento, appropriati criteri di valutazione».

1.2. Il primo periodo della disposizione censurata confliggerebbe poi «con il principio di determinatezza della fattispecie incriminatrice, corollario del principio di legalità (art. 25 Cost.)», in quanto si tradurrebbe in un «rinvio in bianco» all'ordine impartito da un'autorità diversa da quella italiana, che non risulta sempre «formalizzato in un atto amministrativo», e impedirebbe il vaglio della compatibilità dell'ordine con i «limiti di legge e costituzionali vigenti nell'ordinamento nazionale».

La legge, in particolare, non individuerebbe in tutti i suoi elementi costitutivi la condotta sanzionata e non fornirebbe alcuna «indicazione dei criteri di offensività e punibilità rilevanti ed al fine perseguito da quelle prescrizioni poi disattese».

1.3. Sempre con riferimento al primo periodo dell'art. 1, comma 2-*sexies*, il rimettente denuncia, infine, la violazione degli art. 10 e 117 Cost.

Nel riconoscere «la valida esistenza di una "zona SAR" libica e la legittimità degli ordini impartiti da quell'autorità nelle operazioni di

soccorso» e nell'annoverare lo Stato libico tra i porti sicuri, la previsione censurata contravverrebbe agli «obblighi imposti all'Italia dal diritto internazionale consuetudinario e convenzionale», come il «divieto di respingimento dei migranti e della tortura», l'obbligo di prendere tutte le disposizioni necessarie per il salvataggio delle persone in pericolo lungo le coste, il divieto di espulsioni collettive.

2. All'esame delle questioni giova premettere la ricognizione del sistema normativo in cui esse si inquadrano, anche alla luce dell'evoluzione recente.

3. L'art. 1, comma 2-*sexies*, primo periodo, d.l. n. 130/2020, come convertito, è stato inserito dall'art. 1, comma 1, lettera *b*), d.l. n. 1/2023, come convertito, e interviene a sanzionare il comandante della nave o l'armatore che «non fornisce le informazioni richieste dalla competente autorità nazionale per la ricerca e il soccorso in mare nonché dalla struttura nazionale preposta al coordinamento delle attività di polizia di frontiera e di contrasto dell'immigrazione clandestina o non si uniforma alle loro indicazioni», al di fuori delle ipotesi in cui sia adottato il provvedimento di cui al precedente comma secondo.

Il citato comma secondo, da ultimo modificato dall'art. 1, comma 1, lettera *a*), d.l. n. 1/2023, come convertito, consente al «Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa informazione al Presidente del Consiglio dei Ministri», di «limitare o vietare il transito e la sosta di navi nel mare territoriale, salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale», «per motivi di ordine e sicurezza pubblica, in conformità alle previsioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla l. 2 dicembre 1994, n. 689». L'inottemperanza a tale provvedimento è sanzionata dall'art. 1, comma 2-*quater*, d.l. n. 130/2020, come convertito.

L'art. 1, comma 2-*bis*, d.l. n. 130/2020, come convertito, introdotto dall'art. 1, comma 1, lettera *b*), d.l. n. 1/2023, come convertito, chiarisce che la richiamata norma sul potere di disporre la limitazione o il divieto del transito e della sosta di navi nel mare territoriale non si applica, al ricorrere di determinate condizioni, che saranno analizzate in seguito (infra, punto n. 5), «nelle ipotesi di operazioni di soccorso immediatamente comunicate al centro di coordinamento competente per il soccorso marittimo nella cui area di responsabilità si svolge l'evento e allo Stato di bandiera ed effettuate nel rispetto delle indicazioni delle predette autorità, emesse sulla base degli obblighi derivanti dalle Convenzioni

internazionali in materia di diritto del mare, della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e delle norme nazionali, internazionali ed europee in materia di diritto di asilo, fermo restando quanto previsto dal Protocollo addizionale della Convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità transnazionale organizzata per combattere il traffico illecito di migranti via terra, via mare e via aria, reso esecutivo dalla l. 16 marzo 2006, n. 146».

4. La sanzione per chi non fornisca le informazioni richieste dall'autorità competente o non rispetti le sue indicazioni è il pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000 (primo periodo dell'art. 1, comma 2-*sexies*).

Nella formulazione originaria della norma, alla sanzione amministrativa pecuniaria si affiancava «l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per venti giorni della nave utilizzata per commettere la violazione» (secondo periodo dell'art. 1, comma 2-*sexies*).

La durata del fermo era innalzata a due mesi nell'ipotesi di reiterazione della violazione (terzo periodo dell'art. 1, comma 2-*sexies*).

L'art. 11, comma 1, lettera *b-bis*), n. 1, d.l. 11 ottobre 2024, n. 145, come convertito, ha sostituito alla durata fissa di venti giorni del fermo amministrativo una durata compresa nell'intervallo da dieci a venti giorni.

La durata cessa di essere invariabile anche per la reiterazione della violazione. L'art. 11, comma 1, lettera *b-bis*), n. 2, d.l. n. 145/2024, come convertito, prevede una durata del fermo amministrativo da trenta a sessanta giorni, in luogo dell'originaria durata di due mesi.

L'art. 11, comma 1, lettera *b-bis*), n. 2, d.l. n. 145/2024, come convertito, nel novellare l'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, definisce, altresì, la nozione di reiterazione, che si configura «nel caso di nuova violazione commessa con l'utilizzo della medesima nave, contestata anche soltanto a uno degli autori o degli obbligati in solido nei cui confronti, nel quinquennio precedente, sia stata accertata, con provvedimento esecutivo, una precedente violazione delle disposizioni del presente comma, salvo che il medesimo autore od obbligato in solido provi che la condotta illecita è avvenuta contro la sua volontà, manifestata attraverso comportamenti idonei specificamente volti a impedirne il compimento».

Il citato art. 11, comma 1, lettera *b-bis*), n. 2, d.l. n. 145/2024, come convertito, ha previsto, inoltre, l'applicazione delle disposizioni dell'art. 1, comma 2-*quater*, d.l. n. 130/2020, come convertito, eccezion fatta per il primo e il terzo periodo.

Ne deriva che la responsabilità solidale si estende al proprietario e all'armatore della nave.

In virtù del richiamo all'art. 1, comma 2-*quater*, d.l. n. 130/2020, come convertito, anche nel caso di specie «l'organo accertatore contesta la violazione mediante notificazione al destinatario e, senza ritardo e comunque entro cinque giorni, trasmette gli atti alla prefettura-ufficio territoriale del governo competente in relazione al luogo di accertamento della violazione, per la decisione sulla sanzione amministrativa di cui al primo periodo e sul fermo della nave. Il prefetto, nei cinque giorni successivi, emana l'ordinanza e, se dispone il fermo, ne indica la durata, decorrente dalla data della notificazione della contestazione, e nomina custode l'armatore o, in sua assenza, il comandante o altro soggetto obbligato in solido, che provvede alla custodia della nave a proprie spese. Nella determinazione della durata del fermo si ha riguardo alla gravità della violazione e all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione stessa. Nelle more dell'adozione dell'ordinanza del prefetto, alla nave è interdetta la navigazione. L'avente diritto può chiedere al prefetto la restituzione della nave quando non sono rispettati i termini previsti dal quarto e dal quinto periodo o quando il prefetto non adotta il provvedimento sanzionatorio. Avverso i provvedimenti del prefetto è ammessa opposizione all'autorità giudiziaria ordinaria ai sensi dell'articolo 6, d.lg. 1 settembre 2011, n. 150».

All'ulteriore reiterazione conseguono la sanzione amministrativa accessoria della confisca della nave e l'immediata applicazione del sequestro cautelare ad opera dell'organo accertatore.

5. In base all'art. 1, comma 2-*sexies*, ultimo periodo, d.l. n. 130/2020, come convertito, la sanzione pecuniaria da euro 2.000 a euro 10.000 e il fermo amministrativo, dapprima per venti giorni e ora per un periodo da dieci a venti giorni, si applicano anche quando, dopo l'assegnazione del porto di sbarco, sia accertata l'insussistenza di una delle condizioni cui si devono conformare le operazioni di soccorso, secondo l'art. 1, comma 2-*bis*, del medesimo d.l. n. 130/2020.

Tali condizioni sono così definite.

In primo luogo, «la nave che effettua in via sistematica attività di ricerca e soccorso in mare» deve operare «in conformità alle certificazioni e ai documenti rilasciati dalle competenti autorità dello Stato di bandiera ed è mantenuta conforme agli stessi ai fini della sicurezza della navigazione, della prevenzione dell'inquinamento, della certificazione e dell'addestramento del personale marittimo nonché delle condizioni di vita e di lavoro a bordo» (lett. *a*).

Inoltre, si devono avviare «tempestivamente iniziative volte a informare le persone prese a bordo della possibilità di richiedere la protezione internazionale e, in caso di interesse, a raccogliere i dati rilevanti da mettere a disposizione delle autorità» (lett. *b*).

Dev'essere poi richiesta, «nell'immediatezza dell'evento, l'assegnazione del porto di sbarco» (lett. *c*).

Occorre, altresì, raggiungere senza ritardo, in vista del completamento dell'intervento di soccorso, «il porto di sbarco assegnato dalle competenti autorità» (lett. *d*) e fornire «alle autorità per la ricerca e il soccorso in mare italiane, ovvero, nel caso di assegnazione del porto di sbarco, alle autorità di pubblica sicurezza, le informazioni richieste ai fini dell'acquisizione di elementi relativi alla ricostruzione dettagliata dell'operazione di soccorso posta in essere» (lett. *e*).

È necessario, infine, che «le modalità di ricerca e soccorso in mare da parte della nave» non abbiano «concorso a creare situazioni di pericolo per l'incolumità dei migranti né impedito di raggiungere tempestivamente il porto di sbarco» (lettera *f*, modificata dall'art. 11, comma 1, lett. *a*), d.l. n. 145/2024, come convertito).

6. Ciò premesso, non sono fondate le eccezioni di inammissibilità sollevate dall'avvocatura generale dello Stato, che imputa al rimettente di non avere sperimentato un'interpretazione costituzionalmente orientata e, con particolare riguardo alla violazione degli obblighi internazionali, di non avere indicato il contenuto dell'ordine impartito dall'autorità libica.

6.1. Per giurisprudenza costante di questa Corte, ai fini dell'ammissibilità delle questioni, è sufficiente che il giudice *a quo*, com'è avvenuto nel caso di specie, abbia esplorato in maniera adeguata la possibilità di conferire alla disposizione un significato compatibile con la Costituzione e l'abbia consapevolmente esclusa.

A tale riguardo, il rimettente ha osservato che il tenore letterale inequivocabile della previsione censurata, nel delineare un automatismo indefettibile del fermo e nel porre un precetto indeterminato, si frappone a una sua interpretazione coerente con i princìpi costituzionali evocati.

Se l'interpretazione prescelta sia o meno persuasiva, è tema che attiene al merito delle questioni (fra le molte, sentenze n. 23/2025, punto 2.1. del considerato in diritto, e n. 131/2024, punto 6 del considerato in diritto), senza inficiarne, *in limine*, l'ammissibilità.

6.2. Neppure la seconda eccezione può essere accolta.

La fattispecie concreta è stata descritta in modo idoneo a suffragare la necessità di applicare la disposizione censurata e, conseguentemente,

la rilevanza delle questioni proposte (di recente, sentenza n. 38/2025, punto 2.2. del considerato in diritto).

Neppure la difesa dello Stato contesta che l'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, regoli la vicenda controversa e tanto è sufficiente a fondare la rilevanza dei dubbi di legittimità costituzionale.

La mancata specificazione dei dettagli dell'ordine emesso dall'autorità libica non rende, dunque, implausibili le ragioni esposte dal rimettente sulla necessità di definire la controversia alla stregua della disposizione censurata.

7. Le questioni, pertanto, possono essere scrutinate nel merito.

8. Ha priorità logica la disamina della denunciata violazione del principio di determinatezza e di osservanza degli obblighi internazionali, in quanto investe il tema pregiudiziale dell'*an* della pretesa punitiva.

Su tali profili non incidono le disposizioni sopravvenute del d.l. n. 145/2024, come convertito, che hanno rimodulato la durata del fermo, senza modificare il precetto sul versante sostanziale.

Lo *ius superveniens* non impedisce a questa Corte di pronunciarsi sulle questioni, autonome e peraltro logicamente prioritarie, che le innovazioni introdotte dal legislatore non mutano nei loro termini salienti, e di rendere così una tempestiva risposta alla domanda di giustizia costituzionale.

Quando le sopravvenienze impongano la rivalutazione della rilevanza e della non manifesta infondatezza soltanto per alcune questioni contestualmente proposte, suscettibili di una trattazione distinta, l'integrale restituzione degli atti sarebbe un rimedio eccedente rispetto alla finalità che lo giustifica e si risolverebbe in un irragionevole intralcio alla sollecita definizione del giudizio di costituzionalità.

9. La questione sollevata in riferimento all'art. 25, secondo comma, Cost. non è fondata.

10. La carta fondamentale sancisce un «principio della legalità della pena, ricavabile anche per le sanzioni amministrative dall'art. 25, secondo comma, Cost., in base al quale è necessario che sia la legge a configurare, con sufficienza adeguata alla fattispecie, i fatti da punire» (sentenza n. 78/1967, punto 4 del considerato in diritto).

Anche per le sanzioni amministrative, si apprezza l'esigenza «della prefissione *ex lege* di rigorosi criteri di esercizio del potere relativo all'applicazione (o alla non applicazione) di esse» (sentenza n. 447/1988, punto 4 del considerato in diritto). Tale esigenza, peraltro, rinviene il suo fondamento nel principio d'imparzialità (art. 97 Cost.) e nel precetto dell'art. 23 Cost.

Dagli art. 6 e 7 CEDU, così come interpretati dalla giurisprudenza della Corte di Strasburgo, si può trarre il principio secondo il quale tutte le misure di carattere punitivo-afflittivo devono di massima essere soggette alla medesima disciplina della sanzione penale in senso stretto. Principio questo, del resto, desumibile dall'art. 25, secondo comma, Cost., in ragione della «ampiezza della sua formulazione», estesa a ogni intervento sanzionatorio che non persegua principalmente la funzione di prevenzione criminale (sentenza n. 196/2010, punto 3.1.5. del considerato in diritto; nello stesso senso, sentenze n. 121/2018, punto 15.3. del considerato in diritto, e n. 104/2014, punto 7.2. del considerato in diritto).

L'assimilazione delle sanzioni amministrative «punitive» alle sanzioni penali ha, quale corollario, l'estensione di larga parte dello «statuto costituzionale» sostanziale delle sanzioni penali e quindi non solo quello basato sull'art. 25 Cost., ma anche quello sulla determinatezza dell'illecito e delle sanzioni (sentenze n. 134/2019 e n. 121/2018), sulla violazione del *ne bis in idem* (sentenza n. 149/2022), sulla retroattività, salvo giustificate eccezioni, della *lex mitior* (sentenza n. 63/2019), sulla proporzionalità della sanzione alla gravità del fatto (sentenze n. 185/2021 e n. 112/2019) e sulla rilevanza di una sopravvenuta dichiarazione di illegittimità costituzionale della norma sanzionatoria (sentenza n. 169/2023, punto 13 del considerato in diritto).

Si deve ritenere, pertanto, che «il principio di legalità, prevedibilità e accessibilità della condotta sanzionabile e della sanzione avente carattere punitivo-afflittivo, qualunque sia il *nomen* ad essa attribuito dall'ordinamento», rappresenti «patrimonio derivato non soltanto dai principi costituzionali, ma anche da quelli del diritto convenzionale e sovranazionale europeo, in base ai quali è illegittimo sanzionare comportamenti posti in essere da soggetti che non siano stati messi in condizione di "conoscere", in tutte le sue dimensioni tipizzate, la illiceità della condotta omissiva o commissiva concretamente realizzata» (sentenza n. 121/2018, punto 15.3. del considerato in diritto, ripreso nella sentenza n. 134/2019, punto 3.2. del considerato in diritto).

11. Il rimettente muove dalla premessa che il fermo, pur configurato come sanzione accessoria e qualificato come amministrativo, presenti una natura sostanzialmente penale, alla luce dei criteri enucleati dalla Corte europea dei diritti dell'uomo (grande camera, sentenza 8 giugno 1976, Engel e altri contro Paesi Bassi), che rappresentano la premessa argomentativa delle censure proposte e l'indispensabile termine di raffronto del giudizio devoluto a questa Corte.

Ad avviso del Tribunale di Brindisi, il fermo determinerebbe una «rilevante lesione» della sfera giuridica del comandante e dell'armatore della nave e arrecherebbe un «rilevante danno economico al soggetto sanzionato», ledendo l'esercizio dei diritti costituzionali. Donde la natura «maggiormente afflittiva» della sanzione accessoria rispetto a quella pecuniaria principale.

11.1. Tale premessa coglie nel segno.

11.2. Questa Corte è chiamata a ponderare l'autentica natura della sanzione, senza arrestarsi al *nomen iuris* e agli indici eminentemente formali.

Una diversa soluzione vanificherebbe le garanzie che l'art. 25, secondo comma, Cost., nella sua inscindibile connessione con l'art. 7 CEDU, appresta riguardo a tutte le misure contraddistinte da un carattere punitivo (sentenza n. 196/2010).

È ininfluente che la sanzione sia qualificata come amministrativa dall'ordinamento interno e che non sia irrogata all'esito di un procedimento penale, in quanto «subordinare il carattere penale di una misura, nell'ambito della Convenzione, al fatto che l'individuo abbia commesso un atto qualificato come reato dal diritto interno e sia stato condannato per questo reato da un giudice penale si scontrerebbe con l'autonomia del concetto di "pena"» (Corte europea dei diritti dell'uomo, grande camera, sentenza 28 giugno 2018, GIEM srl e altri contro Italia, par. 216, in coerenza con i princìpi già affermati dalla medesima Corte, grande camera, sentenza 9 febbraio 1995, Welch e altri contro Regno Unito, par. 27).

Quando la misura non sia imposta in seguito alla condanna per un reato, occorre avere riguardo ad altri aspetti, che toccano «la natura e il fine della misura in questione; la sua qualificazione ai sensi del diritto interno; le procedure coinvolte nell'emissione e nell'attuazione della misura; e la sua gravità» (Corte EDU, prima sezione, sentenza 19 dicembre 2024, Episcopo e Bassani contro Italia, par. 68; nello stesso senso, terza sezione, sentenza 10 luglio 2012, Del Rio Prada contro Spagna, par. 48, e la già citata sentenza Welch, par. 28).

In una valutazione che dev'essere complessiva e coerente, il fine generale di prevenzione di per sé non esclude il carattere punitivo (Corte europea dei diritti dell'uomo, sezione prima, sentenza 13 febbraio 2025, Garofalo e altri contro Italia, par. 125) e, d'altro canto, anche misure non penali di carattere preventivo sono foriere di un impatto ragguardevole sulla sfera giuridica dell'interessato (Corte EDU, terza sezione, sentenza 8 ottobre 2019, Balsamo contro San Marino, par. 64).

Ai medesimi criteri si ispira, nella qualificazione delle sanzioni, anche questa Corte (fra le molte, sentenza n. 276/2016, punto 5.4. del considerato in diritto), compiendo un vaglio sinergico di tutti gli elementi significativi.

11.3. Il fermo della nave persegue l'obiettivo principale di sanzionare l'inosservanza delle indicazioni o delle richieste dell'autorità competente, esprimendo la riprovazione dell'ordinamento per la condotta del trasgressore.

Non si può predicare una finalità ripristinatoria dello *status quo ante* e neppure si riscontra una finalità latamente preventiva: l'irrogazione del fermo è una conseguenza indefettibile dell'illecito e prescinde da ogni prognosi di verosimiglianza del futuro uso illecito del bene.

In questa chiave sanzionatoria, rafforzata dallo *ius superveniens*, che impone di commisurare la sanzione alla gravità della violazione e valorizza il ravvedimento operoso del trasgressore, assumono valenza emblematica anche le ripercussioni del fermo: la misura inibisce l'uso della nave per un tempo tutt'altro che esiguo e, nel produrre conseguenze ragguardevoli nella sfera giuridica dei soggetti che, a vario titolo, si avvalgono della nave, rivela una vocazione marcatamente dissuasiva.

La mitezza della sanzione, adombrata dalla difesa dello Stato, è contraddetta dagli elementi richiamati e l'inerenza della misura alla *res* non è sufficiente ad escluderne il carattere punitivo, alla luce degli inevitabili riflessi del fermo sullo stesso campo d'azione degli autori dell'illecito e sull'attività che essi svolgono.

12. Anche per la condotta vietata dall'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, si impone, dunque, la verifica dell'osservanza dell'art. 25, secondo comma, Cost. e di quel principio di determinatezza, che si configura come declinazione e necessario complemento del principio di legalità (*nullum crimen nulla poena sine lege praevia, scripta, stricta et certa*).

12.1. La determinatezza, in funzione di garanzia della libertà o di tutela dell'uguaglianza, è un modo di essere delle norme, come risultano dagli enunciati legislativi, dall'interpretazione dei medesimi e dal loro precisarsi attraverso l'applicazione (sentenza n. 247/1989, punto 7 del considerato in diritto).

Tale principio si estrinseca nell'imperativo costituzionale, rivolto al legislatore, di formulare norme chiare e intelligibili (sentenza n. 54/2024, punto 4 del considerato in diritto) e di tipizzare fattispecie dotate di un solido fondamento empirico (sentenza n. 172/2014, punto 3 del considerato in diritto), che trovino riscontro nella realtà e approdi-

no a «un'univoca applicazione concreta» (sentenza n. 96/1981, punto 11 del considerato in diritto).

12.2. La verifica di conformità all'art. 25, secondo comma, Cost. non si esaurisce nella valutazione del singolo elemento descrittivo dell'illecito e postula un sindacato più ampio sulle finalità perseguite dal legislatore e sul contesto in cui la norma si colloca (sentenza n. 25/2019, punto 9 del considerato in diritto), anche alla luce della correlazione «tra la condotta vietata e il bene protetto: da rapportarsi, a sua volta, ai principi costituzionali» (sentenza n. 188/1975, punto 2 del considerato in diritto).

L'impiego di espressioni polisense, di clausole generali o di lemmi elastici o l'insorgere di contrasti interpretativi non denotano di per sé l'antitesi con il canone di determinatezza, quando ai consociati sia comunque possibile individuare con sufficiente precisione il comportamento doveroso (sentenze n. 278/2019 e n. 141/2019).

Perché il principio di determinatezza possa dirsi rispettato, è necessario che la descrizione del fatto consenta, in primo luogo, di formulare un giudizio di corrispondenza della fattispecie concreta alla fattispecie astratta, secondo un percorso ermeneutico che non travalichi quello istituzionalmente affidato all'interprete, e permetta, inoltre, al destinatario della norma di percepirne in maniera chiara e immediata il contenuto precettivo, così da uniformare la propria condotta alle regole e ai divieti dettati dalla legge.

In tal modo, risulta soddisfatta la duplice *ratio* che ispira il principio (sentenza n. 115/2018, punto 11 del considerato in diritto), «inteso non soltanto quale garanzia contro l'arbitrio del giudice, ma anche quale presidio della libertà e della sicurezza dei cittadini» (sentenza n. 185/1992, punto 2 del considerato in diritto).

Per un verso, la puntuale individuazione, ad opera della legge, del fatto e della sanzione impedisce che sia il giudice a tracciare la linea di demarcazione tra lecito e illecito (sentenza n. 27/1961).

Per altro verso, la determinatezza delle fattispecie garantisce la libera autodeterminazione individuale, «permettendo al destinatario della norma penale di apprezzare a priori le conseguenze giuridico-penali della propria condotta» (sentenza n. 327/2008, punto 4 del considerato in diritto).

Pertanto, «nelle prescrizioni tassative del codice il soggetto deve poter trovare, in ogni momento, cosa gli è lecito e cosa gli è vietato: ed a questo fine sono necessarie leggi precise, chiare, contenenti riconoscibili direttive di comportamento» (sentenza n. 364/1988, punto 8 del considerato in diritto).

12.3. Anche quando si raccordi ad altre fonti di rango secondario o ai provvedimenti dell'autorità, è pur sempre la legge a dover specificare i presupposti, i caratteri, il contenuto e i limiti di tali provvedimenti, di cui punisca la trasgressione (sentenze n. 21/2009, punto 4 del considerato in diritto, n. 108/1982, punto 6 del considerato in diritto, e n. 113/1972, punto 2 del considerato in diritto).

Quando si ravvisi un «concorso fra norme di legge e statuizioni amministrative, di cui continuamente si manifesta la necessità nella disciplina giuridica» (sentenza n. 36/1964, punto 3 del considerato in diritto), spetta, dunque, alla primaria responsabilità del legislatore la definizione del fatto cui è riferita la sanzione penale e del contenuto di disvalore dell'illecito (sentenza n. 282/1990, punto 3 del considerato in diritto).

Allorché le disposizioni legislative, nel comminare la sanzione penale, si rimettano «per la specificazione del contenuto di singoli, definiti elementi della fattispecie considerata nel precetto penalmente sanzionato, ad atti non dotati di valore di legge», la riserva di legge è rispettata a condizione che i poteri dell'autorità amministrativa siano «puntualmente e adeguatamente finalizzati, specificati nel contenuto, e delimitati» e il loro esercizio sia «aperto al sindacato giurisdizionale» (sentenza n. 26/1966, punto 5 del considerato in diritto).

Nella disamina dell'art. 650 c.p., questa Corte ha dichiarato non fondati i dubbi di legittimità costituzionale, argomentando che è il dettato codicistico a descrivere tassativamente la materialità della contravvenzione in tutti i suoi elementi costitutivi e a imporre l'esame della legittimità dei provvedimenti dati dall'autorità competente e della loro riconducibilità all'esercizio di un potere-dovere previsto dalla legge (sentenze n. 58/1975, punto 2 del considerato in diritto, e n. 168/1971, punto 1 del considerato in diritto).

13. La previsione censurata supera il vaglio di conformità all'art. 25, secondo comma, Cost. e si rivela coerente con la *ratio* che ispira il principio di determinatezza.

13.1. Il legislatore descrive in modo nitido la condotta doverosa, che si sostanzia nel fornire le informazioni richieste dall'autorità competente e nel rispettarne le indicazioni.

Come ha evidenziato il Presidente del Consiglio nell'atto di intervento, è puntuale anche l'identificazione dei trasgressori: il comandante e l'armatore.

13.2. È l'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, a definire il disvalore dell'illecito nei suoi aspetti salienti, che attengono

al rifiuto dell'imprescindibile collaborazione con l'autorità competente secondo la Convenzione di Amburgo.

Non si ravvisa quella delega in bianco all'autorità di uno Stato estero, che il rimettente e le parti costituite paventano.

Il disvalore dell'illecito non solo è definito dal legislatore, che non rinuncia al suo compito di orientare la condotta dei consociati, ma può anche essere agevolmente inteso dai soggetti attivi, il comandante e l'armatore, in virtù delle cognizioni tecniche che a tali funzioni si accompagnano.

13.3. Né si può ritenere evanescente il richiamo alla richiesta di informazioni e alle indicazioni dell'autorità competente, in quanto tali riferimenti si riconnettono alla Convenzione SAR e, in quest'orizzonte, acquistano un significato univoco per il comandante e l'armatore.

La disciplina nazionale si inserisce armonicamente nella trama di regole e di procedure condivise che tale Convenzione istituisce, anche nelle sue interrelazioni con le altre normative internazionali pertinenti.

Anche le fonti internazionali possono concorrere a definire i presupposti applicativi del precetto assistito da sanzione.

Quest'opera di integrazione e di osmosi non soltanto non lede il principio di legalità sancito dall'art. 25 Cost., ma ne salvaguarda l'essenziale funzione di garanzia, quando la stessa disciplina nazionale per sua natura interagisce con gli obblighi internazionali consuetudinari e pattizi.

13.4. Per le medesime ragioni, non è decisiva la circostanza che la sanzione colpisca anche l'inosservanza di mere indicazioni, che non hanno la veste formale di provvedimenti. Tanto le richieste di informazioni quanto le indicazioni non sono sprovviste di ogni riferimento teleologico e non risultano *legibus solutae*, in quanto si iscrivono nel quadro di collaborazione tracciato dalla Convenzione SAR, che delinea un insieme di regole cui tutti gli attori sono vincolati a uniformarsi, anche quando l'intervento delle autorità competenti non si traduca in un provvedimento formalizzato, per la necessità di adottare le iniziative più sollecite per fronteggiare l'emergenza.

Invero, la Convenzione SAR, nel rispetto del principio di cooperazione internazionale, obbliga gli Stati costieri a predisporre un servizio di ricerca e soccorso (Search and Rescue) nelle zone marittime che ricadono nelle rispettive competenze.

Lo Stato responsabile di un'area SAR deve farsi carico del coordinamento delle operazioni di soccorso, mediante il Rescue Coordination Centre o mediante i Rescue sub Centre che siano eventualmente desi-

gnati, e deve approntare appositi piani operativi per le diverse tipologie di emergenza.

La mancata attivazione dello Stato competente non elide la responsabilità degli altri Stati che fanno parte della Convenzione, chiamati a collaborare per far fronte alle impellenti necessità dei naufraghi, nella maniera più tempestiva ed efficace.

Gli Stati aderenti sono obbligati a coordinare tra loro i diversi servizi, in modo da assicurarne l'efficacia.

La disciplina dettata dall'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, si situa in questo quadro di irrinunciabile cooperazione, che ne rappresenta il fondamento e ne circoscrive, in pari tempo, i limiti, fugando il rischio di un'applicazione arbitraria e imprevedibile.

13.5. Non può essere condiviso, infine, l'assunto dell'insindacabilità degli atti dell'autorità nazionale competente: in particolare, il rimettente sostiene che, in tale ambito, non sia praticabile quel sindacato di legittimità che è ineludibile per i provvedimenti enumerati dall'art. 650 c.p., tipizzati nelle ragioni giustificatrici.

Anche per quel che concerne la previsione censurata, si deve ribadire che l'inottemperanza del comandante e dell'armatore in tanto assume rilievo in quanto le richieste e le indicazioni siano legalmente date e siano conformi alle regole della Convenzione di Amburgo e delle altre norme concernenti il soccorso in mare, che i paesi aderenti sono tenuti a rispettare.

Alla scelta di sanzionare l'inosservanza di un atto dell'autorità è immanente la necessità di verificarne la rispondenza al modello legale. Verifica che si dimostra imprescindibile, *a fortiori*, quando la sanzione presenti uno spiccato contenuto punitivo e dunque reclami l'applicazione delle garanzie più incisive che si associano alle pene in senso stretto.

L'inosservanza non può essere sanzionata in quanto tale, ma in quanto abbia ad oggetto un provvedimento legittimo dal punto di vista formale e sostanziale.

13.6. Il fatto che, nel caso di specie, sia più articolata la verifica richiesta al giudice scaturisce dalla stessa complessità della materia, contraddistinta dall'esigenza di scrutinare e comporre a sistema una pluralità di fonti, ma non impedisce ai destinatari del precetto di cogliere il disvalore del rifiuto di collaborazione e all'interprete di enucleare il significato plausibile dell'enunciato normativo, secondo l'ordinario procedimento di esegesi.

In tal modo, è salvaguardata la duplice *ratio* del principio di determinatezza.

14. La questione sollevata in riferimento agli art. 10 e 117 Cost. non è fondata, nei termini di seguito esposti.

15. Il rimettente muove dall'assunto che la previsione censurata imponga di considerare anche paesi come la Libia quale porto sicuro, così mettendo a repentaglio la vita dei migranti.

Le parti soggiungono che la qualificazione della Libia come porto sicuro è contraddetta dal Rapporto della Independent Fact-Finding Mission on Lybia, istituita dal Consiglio dei diritti umani delle Nazioni Unite (UN Doc. A/HRC/50/63, 27 giugno 2022), e, da ultimo, dalle risultanze del Rapporto dell'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i diritti umani al Consiglio dei diritti umani (Report of the Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights, Technical assistance and capacity-building to improve human rights in Lybia, UN Doc. A/HRC/56/70, 3 giugno 2024).

Alle medesime conclusioni pervengono anche gli amici curiae, ECCHR e HRW.

16. Poste tali premesse, il giudice *a quo* prospetta la violazione del principio di non respingimento, degli obblighi di soccorso e del divieto di espulsioni collettive.

Su questi profili si appuntano le censure.

Come ha evidenziato la difesa statale, esula, per contro, dal tema del decidere la violazione dei princìpi di libertà di navigazione e della giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera, princìpi diffusamente richiamati dalle parti nella memoria di costituzione e nella memoria illustrativa.

17. Così circoscritto l'oggetto del giudizio, si deve rilevare che l'art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. n. 130/2020, come convertito, può e deve essere interpretato in senso compatibile con i parametri costituzionali evocati, in considerazione del dato testuale e delle implicazioni sistematiche della disciplina vigente.

18. L'osservanza degli obblighi internazionali, anche quando non sia *ex professo* richiamata, non può non orientare l'interpretazione e l'applicazione della disciplina nazionale.

Né si rinvengono elementi di segno contrario che, nel caso di specie, contraddicano la generale cogenza degli obblighi indicati.

L'interpretazione sistematica della disciplina, di cui la previsione censurata costituisce parte integrante, conferma in modo inequivocabile non solo la possibilità, ma anche l'ineludibile necessità di intenderla in armonia con i princìpi costituzionali richiamati dal rimettente.

Nel precisare le condizioni in presenza delle quali il potere ministeriale di limitare o vietare la sosta e il transito di navi nel mare territoria-

le non si applica alle operazioni di soccorso, l'art. 1, comma 2-*bis*, d.l. n. 130/2020, come convertito, chiarisce che le indicazioni delle autorità, cui dette operazioni si devono conformare, sono «emesse sulla base degli obblighi derivanti dalle Convenzioni internazionali in materia di diritto del mare, della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e delle norme nazionali, internazionali ed europee in materia di diritto di asilo».

Il rispetto dei princìpi richiamati analiticamente dall'art. 1, comma 2-*bis*, d.l. n. 130/2020, come convertito, al fine di delimitare i compiti attribuiti alle autorità nazionali, ha peraltro una valenza generale, in quanto il legislatore ha inteso definire un contesto di regole univoche e uniformi, che non possono operare soltanto in determinati frangenti, per evidenti esigenze di coerenza e razionalità complessiva dell'ordinamento.

19. In tal senso converge anche l'esame del contesto in cui la disciplina censurata si colloca.

La normativa nazionale è legata indissolubilmente alla Convenzione SAR, che, a sua volta, si inserisce a pieno titolo in un complesso di regole improntate all'obiettivo della salvaguardia della vita in mare.

A tale riguardo, si deve rammentare che il par. 2.1.10. dell'Annesso alla Convenzione SAR garantisce l'assistenza ad ogni persona in pericolo in mare, senza distinzioni inerenti alla nazionalità, allo status, alle circostanze del ritrovamento.

Le disposizioni nazionali non possono che essere intese alla luce dell'obiettivo enunciato dalla normativa internazionale che esse intervengono a tradurre in pratica, adattandola alle peculiarità del fenomeno migratorio.

20. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva con l. 2 dicembre 1994, n. 689, all'art. 98, par. 1, vincola ogni Stato ad esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio e i passeggeri, «*a*) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; *b*) proceda quanto più velocemente e possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa».

La Convenzione ha così codificato un obbligo di matrice consuetudinaria, già fissato nei suoi contorni essenziali dalla Convenzione inter-

nazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, Safety of Life at Sea (SOLAS), fatta a Londra il 1 novembre 1974, alla quale l'Italia ha aderito e reso esecuzione con l. 23 maggio 1980, n. 313.

Il capitolo V, regola n. 15, della Convenzione SOLAS impone agli Stati firmatari di «accertare che tutte le necessarie disposizioni siano prese per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in pericolo lungo le proprie coste».

Inoltre, il capitolo V, regola n. 10, impone al comandante di una nave in navigazione «di recarsi a tutta velocità al soccorso delle persone in pericolo, informandole, se possibile, di quanto sta facendo». Tale obbligo sorge, quando il comandante riceve un segnale da qualsiasi provenienza, che indica una situazione di pericolo di una nave o di un aereo o di loro superstiti.

L'obbligo di soccorso è stato successivamente specificato e rafforzato.

La Risoluzione Maritime Safety Committee (MSC) 153(78) del 20 maggio 2004, nell'emendare la Convenzione SOLAS e nell'inserire la regola n. 34.1., vieta all'armatore, al noleggiatore, alla società che gestisce la nave e a qualsiasi altra persona di «impedire o limitare il comandante della nave dal prendere o eseguire qualsiasi decisione che, a suo giudizio professionale, sia necessaria per la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino».

21. La Convenzione UNCLOS non si limita a circoscrivere ai singoli l'obbligo di soccorso, in quanto inderogabile dovere di solidarietà, connaturato alla legge del mare, ma ne enuclea e ne arricchisce la dimensione istituzionale, che chiama in causa la responsabilità degli Stati.

L'art. 98, par. 2, dispone che «Ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali».

22. A tale principio di necessaria cooperazione dev'essere ricondotta la Convenzione SAR, che costituisce il paradigma di riferimento della normativa nazionale censurata nell'odierno giudizio.

La Convenzione menzionata si ripromette di organizzare un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso in mare e, a tale scopo, stabilisce che ciascuno Stato membro definisca le zone di mare adiacenti alle proprie coste (zone SAR), in cui assume la responsabilità principale delle operazioni di ricerca e di soccorso.

La zona di ricerca e salvataggio di ciascuno Stato, denominata SAR (*Search and rescue region*), è stabilita in base all'accordo tra le parti in-

teressate (*agreement among Parties concerned*) e tale accordo dev'essere notificato al Segretariato generale, in base al par. 2.1.4. dell'Annesso alla Convenzione SAR.

23. In virtù del par. 3.1.9. dell'Annesso alla Convenzione SAR, introdotto con la Risoluzione MSC 155(78), adottata il 20 maggio 2004 (Adoption of Amendments to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, As Amended), la responsabilità principale (*primary responsibility*) per l'identificazione del luogo di sbarco grava sullo Stato responsabile della zona di ricerca e salvataggio in cui viene prestata assistenza.

È tale Stato che deve «vigilare affinché siano assicurati il coordinamento e la cooperazione suddetti, affinché i sopravvissuti cui è stato prestato soccorso vengano sbarcati dalla nave che li ha raccolti e condotti in luogo sicuro (*place of safety*), tenuto conto della situazione particolare (*particular circumstances of the case*) e delle direttive (*guidelines*) elaborate dall'IMO. In questi casi, le Parti interessate devono adottare le disposizioni necessarie affinché lo sbarco in questione abbia luogo nel più breve tempo ragionevolmente possibile (*as soon as reasonably practicable*)».

24. È lo stesso par. 1.3.2. dell'Annesso alla Convenzione SAR, come emendato dalle Risoluzioni MSC 70(69) e 155(78), a definire il soccorso secondo coordinate precise, qualificandolo come l'operazione diretta a «recuperare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure mediche o altre di cui potrebbero avere bisogno e a trasportarle in un luogo sicuro».

L'obbligo consuetudinario di soccorso in mare, dunque, non impone soltanto di porre i naufraghi al riparo da un pericolo imminente, ma richiede, altresì, lo sbarco in un luogo sicuro (Cass., sez. III, 16 gennaio 2020-20 febbraio 2020/6626).

La Risoluzione MSC 167(78) del 20 maggio 2004, al par. 6.12., nel dettare le Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare allegate alla Convenzione SAR, configura il luogo di sbarco come il luogo «in cui si considera conclusa l'operazione di salvataggio (*rescue operations*)» e «dove la vita dei sopravvissuti (*the survivors' safety of life*) non è più minacciata e dove possono essere soddisfatti i loro bisogni umani fondamentali (come cibo, alloggio e cure mediche)». Dal luogo di sbarco, inoltre, «possono essere organizzati i trasporti verso la destinazione successiva o finale dei sopravvissuti».

Il par. 5.1.6. della medesima Risoluzione MSC 167(78) obbliga il comandante della nave che ha condotto le operazioni di soccorso e che ha temporaneamente accolto i naufraghi a «cercare di garantire che i

sopravvissuti non vengano sbarcati in un luogo in cui la loro sicurezza sarebbe ulteriormente messa in pericolo».

Le Linee guida (art. 2.5.) puntualizzano che la responsabilità di fornire un luogo sicuro, o di assicurare che un luogo sicuro sia fornito in un tempo ragionevole (*within a reasonable time*), incombe sul governo responsabile della zona SAR in cui i naufraghi sono stati recuperati (*the Government responsible for the SAR region in which the survivors were recovered*).

D'altro canto, in base all'art. 6.3. delle Linee guida, le imbarcazioni non possono subire un indebito ritardo (*undue delay*), un aggravio finanziario (*financial burden*) o altre difficoltà, dopo aver assistito le persone in mare, e devono essere liberate dagli Stati costieri il più rapidamente possibile (*as soon as practicable*).

25. La delimitazione delle zone SAR, lungi dall'essere mera estrinsecazione della sovranità dello Stato costiero, è funzionalmente e teleologicamente collegata alla più fruttuosa attuazione delle operazioni di ricerca e di soccorso, che non è rimessa in via esclusiva alla iniziativa spontanea ed episodica, e perciò inevitabilmente aleatoria, dei singoli.

È proprio la finalità ultima della Convenzione di Amburgo che impone di interpretarla in coerenza con gli obblighi di soccorso enunciati dalla Convenzione UNCLOS e dalla Convenzione SOLAS.

26. Caposaldo della Convenzione di Amburgo, difatti, è l'individuazione del porto sicuro, idoneo a garantire, allo sbarco, il rispetto dei diritti umani fondamentali, anche in relazione al divieto di respingimento, quando si ravvisi un rischio reale per l'integrità psico-fisica dei naufraghi: il porto sicuro è quello che salvaguarda il rispetto della vita, dei bisogni essenziali, della libertà, dei diritti assoluti (il divieto di tortura e di trattamenti inumani e degradanti).

Non è vincolante, pertanto, un ordine che conduca a violare il primario obbligo di salvataggio della vita umana e che sia idoneo a metterla a repentaglio e non ne può essere sanzionata l'inosservanza.

27. Nell'applicazione della Convenzione SAR e della normativa nazionale che ne attua le previsioni, riveste importanza cruciale anche l'art. 33 della Convenzione sullo statuto dei rifugiati, conclusa a Ginevra il 28 luglio 1951, ratificata e resa esecutiva con l. 24 luglio 1954, n. 722, che vieta agli Stati contraenti di espellere o respingere i rifugiati «verso i confini di territori» in cui la loro vita o la loro libertà «sarebbero minacciate» in considerazione della razza, della religione, della cittadinanza, dell'appartenenza a un gruppo sociale o delle opinioni politiche.

Il nesso che intercorre tra il principio di non respingimento e il divieto di tortura avvalora l'appartenenza di tale principio al nucleo del

diritto internazionale generale e ne corrobora il valore imperativo, secondo i tratti dello *ius cogens* (Cass., sez. VI, 16 dicembre 2021-26 aprile 2022/15869, punto 6.1. del considerato in diritto).

Il principio in esame, inoltre, è presidiato dall'art. 3 CEDU (Corte europea dei diritti dell'uomo, grande camera, sentenza 29 aprile 2022, Khasanov e Rakhmanov contro Russia, par. da 93 a 101), che proibisce la tortura, le pene, i trattamenti inumani o degradanti e così consacra uno dei valori fondamentali delle società democratiche.

Su tale valore si fonda l'obbligo degli Stati di non espellere una persona verso uno Stato in cui vi siano seri motivi per credere che l'interessato corra il reale rischio di essere sottoposto a trattamenti inumani o degradanti (Corte europea dei diritti dell'uomo, grande camera, sentenza 28 febbraio 2008, Saadi contro Italia, par. da 125 a 127).

A tale riguardo non sono ammesse deroghe, quando gli stranieri siano intercettati in acque internazionali (Corte europea dei diritti dell'uomo, grande camera, sentenza 23 febbraio 2012, Hirsi Jamaa e altri contro Italia).

28. Né l'applicazione della normativa censurata, nel presidiare un effettivo e proficuo sistema di collaborazione tra le autorità competenti secondo la Convenzione SAR, infrange il divieto di respingimenti collettivi, che impone la valutazione della peculiarità di ogni singolo caso.

29. Con la disposizione censurata, il legislatore ha inteso rafforzare il sistema di cooperazione e di regole condivise, che la Convenzione SAR ha istituito, e ha attribuito specifico rilievo alle violazioni che si riverberano sulla propria sfera di competenza, in un contesto che vede la comune responsabilità di tutti gli Stati coinvolti e non si incardina sulla rigida e aprioristica delimitazione di zone di sovranità.

L'applicabilità dell'apparato sanzionatorio, lungi dall'esaurirsi nel pedissequo richiamo a ordini e indicazioni di un'autorità straniera, presuppone pur sempre un collegamento della vicenda con il territorio dello Stato italiano. Un collegamento di tal fatta, che giustifica l'esercizio della potestà sanzionatoria censurata nell'odierno giudizio, si instaura quando l'imbarcazione faccia comunque rotta verso i porti italiani e dunque anche nel territorio nazionale si ripercuotano le conseguenze della violazione degli atti preordinati al miglior funzionamento del descritto meccanismo di cooperazione.

30. Spetta al giudice la valutazione delle peculiarità della singola vicenda, senza vanificare le finalità della Convenzione di Amburgo, volta a salvaguardare un efficiente sistema di salvataggio e di soccorso, e la necessaria discrezionalità dello Stato che opera e coordina le operazioni

di salvataggio nella necessaria cooperazione con gli altri Stati interessati.

In tale ambito, occorre coordinare «le esigenze correlate alla sicurezza della navigazione con quelle di ordine pubblico, frutto del doveroso confronto tra le autorità preposte alle relative competenze istituzionali» (Cons. St., sez. III, 25 febbraio 2025/1615, punto 37), valutando tutte le caratteristiche del caso concreto, il numero, il sesso, le condizioni psico-fisiche dei migranti da assistere, la necessità di somministrare cure mediche adeguate (Cass., sez. un., 6 marzo 2025, n. 5992, punto 9 delle ragioni della decisione).

31. Nessuna antinomia, pertanto, si ravvisa tra gli obblighi di soccorso del comandante e gli obblighi degli Stati, che le Convenzioni internazionali potenziano per assicurare il completo perseguimento degli obiettivi di salvaguardia della vita in pericolo.

Il complesso operato del comandante, nell'adempimento dell'inderogabile obbligo di soccorso, non può non inserirsi in un sistema di cooperazione, che presuppone, in vista di una tutela più efficace della vita in mare, un mutuo riconoscimento e una vicendevole fiducia. Fiducia che solo elementi desumibili da fonti ufficiali, attuali, basate su dati oggettivi e riconosciute dalla Repubblica italiana, possono scalfire.

32. Nessuna sanzione, in definitiva, si può irrogare quando l'osservanza del precetto si ponga in contrasto con i princìpi sovraordinati evocati dal rimettente, in base a dati specifici che il prudente apprezzamento del giudice dovrà soppesare, nel quadro di un giudizio che fa gravare pur sempre sull'amministrazione l'allegazione e la prova degli elementi costitutivi dell'illecito e della legittimità dei provvedimenti emessi (in termini generali, sull'illecito amministrativo, già Cass., sez. un., sentenza 30 settembre 2009 n. 20930).

Né potrà essere sanzionata l'inosservanza quando, a fronte di un quadro frastagliato e non scevro di connotazioni problematiche, difetti l'elemento soggettivo del dolo o della colpa, richiesto in via generale dall'art. 3, l. 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), o quando non vi siano prove specifiche della responsabilità dell'opponente, secondo il criterio enucleato dall'art. 6, comma 11, d.g. 1 settembre 2011, n. 150 (Disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54, l. 18 giugno 2009, n. 69): l'insufficienza degli elementi probatori acquisiti scagiona il trasgressore, secondo un modello mutuato dall'art. 530 c.p.

33. Così intesa, la previsione censurata non presta il fianco alle censure formulate dal rimettente.

34. Non è fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 2-*sexies*, secondo periodo, d.l. n. 130/2020, come convertito, sollevata in riferimento agli art. 3 e 27, primo e terzo comma, Cost., nella parte in cui prevede come obbligatoria l'applicazione del fermo amministrativo e così impedisce al giudice ogni valutazione «individualizzata», aderente alla particolarità del caso concreto.

34.1. Neppure tale enunciato normativo è stato modificato dallo *ius superveniens*, che ha mantenuto inalterata l'obbligatorietà del fermo.

Nessun ostacolo preclude, pertanto, l'immediata soluzione degli autonomi dubbi di costituzionalità prospettati, sotto questo profilo, dal rimettente.

34.2. La previsione censurata non sanziona una qualsiasi inosservanza, ma una inosservanza connotata in senso pregnante, nell'interpretazione che la lettera della legge e l'adeguamento ai princìpi costituzionali impongono.

La sanzione riguarda la violazione consapevole degli obblighi di cooperazione imposti dal sistema della Convenzione SAR e degli atti legalmente dati dall'autorità competente.

La previsione in esame, dunque, ha riguardo a quelle trasgressioni che pregiudichino la stessa finalità di salvaguardia della vita umana in mare, insita nella Convenzione SAR, e si rivelino idonee a compromettere, in carenza di motivi legittimi, il sistema di cooperazione che tale Convenzione ha istituito.

34.3. La disposizione, così ricostruita, non include nel suo spettro applicativo condotte tra loro non comparabili, contraddistinte da un disvalore eterogeneo. Il suo tratto qualificante, che accomuna le condotte tipizzate dal legislatore, risiede nel rifiuto di collaborazione con le autorità competenti.

Rispetto a tale rifiuto, per le conseguenze pregiudizievoli che implica, l'obbligatorietà dell'applicazione del fermo non rappresenta una risposta sanzionatoria irragionevole e sproporzionata.

Si deve escludere, pertanto, che il legislatore abbia equiparato *quoad poenam* condotte disparate e che, nel sancire l'obbligo di applicare il fermo, abbia violato i princìpi sanciti dagli art. 3 e 27, primo e terzo comma, Cost. (sentenze n. 194/2023 e n. 212/2019).

35. Quanto all'impossibilità di graduare la sanzione del fermo, è necessario restituire gli atti al rimettente.

Sarà il giudice a quo a dover valutare l'incidenza dello *ius superveniens*, che tale fissità ha rimosso, sulla rilevanza e sulla non manifesta infondatezza della questione sollevata.

* * *

La Corte costituzionale chiarisce i termini dell'obbligo del comandante dell'unita soccorritrice di seguire le indicazioni dello Stato che coordina le operazioni di soccorso.

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. La disciplina internazionale uniforme sul soccorso in mare di persone. – 3. Gli interventi del legislatore italiano. – 4. La coraggiosa posizione della Corte costituzionale. – 5. Conclusioni.

1. *Il fatto* – Il 6 febbraio 2024 la Ocean Viking, nave battente bandiera norvegese noleggiata dalla ONG francese SOS Méditerranée per l'effettuazione di operazioni di soccorso nel mare Mediterraneo, portava a termine un intervento in acque internazionali ma all'interno dell'area Search And Rescue (SAR) libica. Nel mettere in salvo i naufraghi si trovò a dover fronteggiare le minacciose manovre di un'altra non meglio identificata unità, presumibilmente una motovedetta libica.

Una volta attraccata nel porto di Brindisi, la nave si vedeva contestare una sanzione pecuniaria, e in aggiunta quella del fermo amministrativo del mezzo per venti giorni, ai sensi dagli art. 1, comma 2-*sexies*, d.l. 21 ottobre 2020, n. 130, e 214 d.lg. 30 aprile 1992, n. 285, per non avere osservato le indicazioni dell'autorità competente per il coordinamento delle operazioni, creando una situazione di pericolo.

Il verbale di fermo veniva impugnato innanzi al Tribunale di Brindisi sollevando, fra le altre cose, l'eventualità del possibile contrasto fra le disposizioni applicate nel caso concreto e le norme internazionali sul soccorso in mare di persone. Ritenuta non manifestamente infondata la questione, il giudice pugliese ordinava la trasmissione degli atti alla Consulta.

2. *La disciplina internazionale uniforme sul soccorso in mare di persone* – Nel diritto uniforme la prima compiuta definizione delle regole sul soccorso in mare di persone si deve a due distinte Convenzioni internazionali, firmate a Bruxelles il 23 settembre 1910 ([1]).

([1]) Le due Convenzioni riguardavano, rispettivamente, l'*unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime*, e l'*unification de certaines règles en matière d'abordage.* Entrambe furono approvate e rese esecutive in Italia dalla l. 12 giugno 1913, n. 606. Sulla fattispecie del soccorso v., senza pretesa di completezza, E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio,* Padova, 1957, 13 ss.; F. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, recupero e ritrovamento di relitti*, in *Noviss. dig. it*. XVI, Torino, 1957, 342 ss.; S. FERRARINI, *Il soccorso in mare. Assistenza, salvataggio, recupero,* Milano, 1964, 1 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, 1994, Milano, 440 ss.; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. priv., sez. comm*., XIII, Torino, 1996, 93 ss. e G. BOVA - C. BOVA, *Sulle Convenzioni internazionali in materia di soccorso alle persone in mare*, in *Dir. trasp.* 2017, 1 ss. Riguardo all'urto v., invece, G. ROMANELLI - G. SILINGARDI,

La prima imponeva agli Stati contrenti di introdurre, nel proprio ordinamento interno, l'obbligo del comandante di ogni unità di prestare soccorso alle persone, ancorché nemiche, trovate in mare in pericolo di perdersi quando l'intervento potesse compiersi senza esporre ad un serio rischio la propria nave, il suo equipaggio ed eventuali passeggeri. La seconda aggiungeva il dovere di ciascun mezzo coinvolto in un urto di prestare soccorso all'altro.

Dopo qualche anno, la Convenzione di Londra del 20 gennaio 1914, *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), ribadì il dovere di ciascuno Stato contrente di adottare un sistema di regole che, a fronte della notizia di un pericolo avente ad oggetto persone, obbligasse il comandante ad intervenire.

Inoltre, chi avesse ricevuto una chiamata di soccorso avrebbe potuto considerarsi libero solo quando informato che un'altra unità era stata nel frattempo preferita, che altri erano già arrivati sul posto oppure che non occorresse più alcun ausilio. Ricevuta la richiesta, il comandante avrebbe potuto evitare l'intervento solo quando lo avesse giudicato non ragionevole, o comunque non necessario alla luce della particolare situazione in atto (art. 39).

La SOLAS venne riformulata varie volte, in particolare nel 1929, 1948, 1960 e 1974. L'ultima versione, attualmente in vigore, cercò di rispondere alla necessità di aggiornamento continuo attraverso una procedura semplificata di accettazione tacita, con emendamenti destinati ad entrare in vigore in caso di mancata opposizione da parte di una determinata maggioranza dei contraenti ([2]).

Venne poi sottoscritta ad Amburgo, il 27 aprile 1979, l'*International Convention on Maritime Search and Rescue* (SAR), che impegna ad istituire e mantenere in funzione appositi *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) chiamati, nelle zone di mare di rispettiva competenza, anche a sollecitare la partecipazione di navi e aeromobili privati ([3]).

Il contenuto delle prescrizioni in materia di soccorso venne ulteriormente precisato dalla *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, che ribadì il dovere di ciascuno Stato contraente di esigere dai comandanti delle navi nazionali un pronto soccorso

---

Urto di navi o aeromobili, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906 ss.; E. Spasiano, *Urto di navi e di aeromobili*, in *Enc. giur.*, XXXII, Roma, 1994; G.A. Righetti, *Urto di navi*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XVI, Torino 1999, 324 ss.; A.L.M. Sia, *L'urto di navi e di aeromobili tra disciplina speciale e diritto comune*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, II, Milano, 2008, 361 ss. e S. Pollastrelli, *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale,* in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri,* Genova, 2010, 798 ss.

([2]) La versione del 1974 della SOLAS è stata resa esecutiva con l. 23 maggio 1980, n. 313.

([3]) La Convenzione di Amburgo è stata ratificata con l. 3 aprile 1998, n. 147.

alle persone in pericolo (art. 98) ([4]).

Il 28 aprile 1989, infine, è stata sottoscritta a Londra la *International Convention on Salvage*, che ha sostituito quella di Bruxelles del 1910 ([5]).

Successivamente il quadro subiva due ulteriori sviluppi.

Per effetto dell'emendamento alla Convenzione SOLAS del 2000, il diritto di individuare l'unità nelle migliori condizioni per prestare assistenza, un tempo di esclusiva pertinenza della nave in difficoltà, veniva esteso al MRCC competente ([6]).

Inoltre nel 2004 il *Maritime Safety Comittee* (MSC) dell'IMO approvava le *Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea* con le quali si sono voluti rileggere, in una chiave di sempre maggiore coordinamento e cooperazione fra i vari paesi, gli obblighi dei comandanti, degli Stati costieri e di quelli di bandiera.

Precisato che il compito degli MRCC è quello di organizzare e coordinare la riconsegna dei sopravvissuti fino all'approdo nel *Place of Safety* (POS), per la prima volta veniva fornita una compiuta definizione di quest'ultimo, facendolo coincidere col luogo ove le operazioni avrebbero potuto considerarsi senz'altro terminate, essendo cessato ogni pericolo e potendo le persone salvate nuovamente soddisfare i propri bisogni primari (reg. 6.12-6.14) ([7]).

([4]) La Convenzione di Montego Bay è stata ratificata con l. 2 dicembre 1994, n. 689.

([5]) La convenzione di Londra è stata ratificata con l. 12 aprile 1995, n. 129, ed è entrata in vigore il 14 luglio 1996. Sul tema v. fra gli altri A. Antonini, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento,* cit., 93 ss.; M.P. Rizzo, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, 23 ss.; G. Camarda, *Il soccorso in mare,* Milano, 2006, 47 ss. e P. Celle, *Note sull'applicazione della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare*, in *Studi per F. Berlingieri*, Genova, 2010, 828 ss.

([6]) V. Resolution MSC. 99 (73) del 5 dicembre 2000. Sul punto v. M. Starita, *Il dovere di soccorso in mare e il «diritto di obbedire al diritto» (internazionale) del comandante della nave privata*, in *Diritti umani e diritto internazionale,* 2019; L.V. lo Giudice, *Il «porto sicuro» tra negazione dei diritti umani e obblighi internazionali di protezione,* in *Ordine internazionale e diritti umani* 2020, 442 ss.; L. Ancis, *Sul codice di condotta delle navi soccorritrici private*, in *Dir. trasp.* 2024, 294 e, da ultimo, *La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma* (a cura di D. Amoroso e L. Ancis), Napoli, 2024.

([7]) Sulle delicate dinamiche del soccorso in mare di migranti v. M.P. Rizzo, *Soccorso in mare di persone in pericolo fra norme consolidate e problematiche ancora aperte,* in *Riv. dir. nav.* 2020, 949 ss.; S. Pitto - L. Zuppa, *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»*, in *Dir. mar.* 2020, 23 ss.; A.M. Pelliconi, *Migrants at Sea and the Implications of the «Duty to Rescue»: Human Rights Perspectives in the Light of the Italian Case-Law,* in *Dir. mar.* 2020, 621 ss.; A. Marino, *Salvaguardia della vita umana in mare e poteri del comandante,* in *Ordine internazionale e diritti umani* 2020, 174 ss.; M. Lamon, *Immigrazione clandestina e dovere di soccorso in mare a tutela della vita umana,* in *Dir. mar.* 2020, 971 ss.; M. Starita, *Il dovere di soccorso in mare e diritto internazionale nella recente giurisprudenza italiana,* in *La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma* (a cura di D. Amoroso - L. Ancis), Napoli, 2024, 13 ss.; A. Zampone, *Tra decreti sicurezza e codici di condotta: il difficile equilibrio tra soccorso in mare e controllo*

3. *Gli interventi del legislatore italiano* – La materia del soccorso ha visto negli ultimi anni sovrapporsi, spesso in modo non del tutto lineare, numerosi interventi del legislatore interno.

Dapprima il d.l. 14 giugno 2019, n. 53 (cosiddetto decreto sicurezza *bis*), convertito con modificazioni nella l. 8 agosto 2019, n. 77, integrando l'art. 11, d.lg. 25 luglio 1998, n. 286 (Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero) con l'introduzione del nuovo comma 1-*ter,* riconobbe al Ministro dell'Interno il potere di vietare o limitare l'ingresso, il transito e la sosta nel mare territoriale italiano delle unità straniere non militari, né in servizio governativo non commerciale, per ragioni di sicurezza, di ordine pubblico, e soprattutto in caso di transito non inoffensivo per la presunta violazione della disciplina interna sull'immigrazione ([8]).

Poco dopo, l'art. 1, d.l. 21 ottobre 2020, n. 130 (cosiddetto decreto Lamorgese), convertito con modificazioni nella l. 18 dicembre 2020, n. 173, pur abrogando l'anzidetta previsione, finì sostanzialmente per confermare le prerogative del Ministro dell'Interno, seppure definendone meglio i contenuti.

Dalle misure interdittive venivano però esplicitamente poste a riparo le unità che avessero svolto operazioni «immediatamente comunicate al MRCC competente ed effettuate nel rispetto delle indicazioni dell'autorità per la ricerca e il soccorso in mare, emesse sulla base degli obblighi derivanti dalle Convenzioni internazionali» (art. 1, comma secondo) ([9]).

Proprio su quest'ultimo aspetto è venuto ad incidere il d.l. 2 gennaio 2023, n. 1, convertito con modificazioni nella l. 24 febbraio 2023, n. 15, nella prassi denominato «codice di condotta delle ONG» che, introducendo nell'art. 1 del d.l. n. 130/2020 il comma 2-*bis,* ha precisamente delineato il contegno che la nave soccorritrice privata straniera dovrà tenere per evitare eventuali provvedimenti interdittivi.

Questa sorta di vademecum tecnico operativo impone alle unità impegnate

---

dell'immigrazione, in *La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma* (a cura di D. Amoroso - L. Ancis), Napoli, 2024, 37 ss.; S. Tatti, *ONG e porti di sbarco assegnati dall'autorità amministrativa*, in *La gestione del fenomeno migratorio tra mare e terraferma* (a cura di D. Amoroso - L. Ancis), Napoli, 2024, 49 ss. e da ultima C. Tincani, *Migranti, soccorso in mare e una recente decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo* (nota a Corte europea dei diritti dell'Uomo 12 giugno 2025), in *Dir. trasp.* 2025, 743 ss.

([8]) Sui provvedimenti in questione v., fra gli altri, U. Nazzaro, *I decreti «Salvini» su «immigrazione» e «sicurezza» tra profili di incostituzionalità, violazione delle norme di diritto internazionale e diritto penale massimo*, in *Riv. pen*. 2019, 995 ss. e G. Azzariti, *I problemi di costituzionalità dei decreti sicurezza e gli interventi del Presidente della Repubblica*, in *Dir. pubbl*. 2019, 65 ss. In ordine ai loro riflessi sugli obblighi di soccorso in mare v. in particolare A. Zampone, *Il cosiddetto «decreto sicurezza bis»: profili di diritto della navigazione,* in *Dir. pubbl.* 2019, 693 ss., nonché, *Tra decreti sicurezza e codici di condotta*, cit., 39.

([9]) Sul punto v. L. Ancis, *Sul codice di condotta*, cit., 300.

in attività di sistematica ricerca e soccorso in mare di operare esclusivamente in conformità a quanto previsto dalle certificazioni e dai documenti rilasciati dallo Stato di bandiera, oltre che naturalmente nel rispetto di ogni altra disposizione applicabile. Si impone inoltre di informare tempestivamente i naufraghi della possibilità di fare domanda di protezione internazionale, trasmettendo all'autorità pubblica competente le relative generalità; di richiedere immediatamente il porto di sbarco, raggiungendolo senza ritardo, oltre che di fornire tutte informazioni richieste per ricostruire l'operazione ([10]).

La nuova disciplina espone a sanzione i mezzi che abbiano operato in modo da «creare situazioni di pericolo per l'incolumità dei migranti» oppure che «non abbiano raggiunto tempestivamente il porto di sbarco» (art. 1, comma 2 *bis*, lett. *f*), d.l. n. 130/2020, come modificato dal d.l. 11 ottobre 2024, n. 145, convertito con modificazioni nella l. 9 dicembre 2024, n. 187).

Proprio su questo complesso coacervo di norme è stata chiamata a pronunciarsi la Corte costituzionale.

L'art. 1, comma 2-*sexies,* d.l. n. 130/2020, prevede infatti il fermo amministrativo della nave quando il comandante non abbia fornito le informazioni richieste dal MRCC competente, o abbia omesso di attenersi alle indicazioni ricevute.

Secondo il giudice di Brindisi tale previsione, nel presupporre l'esistenza di una valida zona SAR libica e soprattutto la legittimità degli ordini impartiti dal governo locale, avrebbe potuto considerarsi in conflitto con gli obblighi internazionali dell'Italia.

4. *La coraggiosa posizione della Corte costituzionale* – Diversamente ha statuito la Corte costituzionale, per la quale il sistema di sanzioni predisposte dal legislatore interno, lungi dall'esaurirsi nel mero richiamo agli ordini di un'autorità straniera, ha inteso unicamente rafforzare i meccanismi di cooperazione e l'efficacia delle regole che presiedono alla salvaguardia della vita umana in mare.

Tale sistema si regge soprattutto sulla Convenzione SAR che, integrata e completata da accordi successivi, impegna gli Stati rivieraschi a predisporre un adeguato ed efficiente sistema di ricerca e soccorso. Ciò logicamente presuppone anche la precisa delimitazione delle aeree di rispettiva competenza.

([10]) Sull'argomento v. M. Sormani, *Obbligo di soccorso in mare, evoluzione degli assetti navali nel mare Mediterraneo e ruolo delle ONG,* in *Giureta,* 2019, 85 ss.; L. Ancis, *Sul codice di condotta*, cit., 307 ss., e A. Zampone, *Tra decreti sicurezza e codici di condotta,* cit., 41 ss. Il contenuto della sanzione principale, e la durata di quella accessoria del fermo amministrativo, disciplinate dai successivi commi 2-*quater e* 2-*quinques* dell'art. 1 del d.l. n. 130/2020, sono state, dopo soli pochi mesi, modificate dall'art. 11, comma primo, lett. *b*), d.l. 11 ottobre 2024, n. 145, recante «disposizioni urgenti in materia di ingresso in Italia di lavoratori stranieri, di tutela e assistenza alle vittime di caporalato, di gestione dei flussi migratori e di protezione internazionale, nonché dei relativi procedimenti», convertito con modificazioni nella l. 9 dicembre 2024, n. 187.

È lo Stato rivierasco, prosegue il ragionamento, a dover garantire il coordinamento indispensabile non solo per rimuovere la situazione di pericolo imminente, ma anche per condurre i sopravvissuti in un luogo dove possano vedere pienamente soddisfatte le loro necessità primarie e salvaguardato ogni altro diritto fondamentale.

Nell'attuale ordinamento internazionale, si conclude, l'individuazione del POS compete al governo responsabile della zona SAR di recupero e il legislatore interno, con l'apparato sanzionatorio di cui al d.l. n. 130/2020, ha inteso unicamente rafforzare le necessarie dinamiche di cooperazione interstatale, reagendo alle violazioni che si riverberano nella propria sfera di competenza.

Per la Corte l'infondatezza della questione di legittimità della norma sul fermo amministrativo trova dunque giustificazione nella sua finalità di puntellare il sistema internazionale, agevolando la salvaguardia della vita umana in mare.

Il ragionamento della Corte avrebbe potuto interrompersi a questo punto.

In altri termini, approdata alla conclusione della sicura compatibilità della disciplina in esame con l'attuale ordinamento internazionale consuetudinario e uniforme, l'approccio avrebbe potuto essere anche totalmente asettico.

Non ricade infatti certo sull'Italia il dovere di porre rimedio all'inefficace gestione delle operazioni da parte di altri Stati, oppure alla designazione di luoghi di sbarco non rispondenti ai prescritti requisiti di sicurezza.

Il giudice delle leggi ha invece dimostrato di aver ben presente il fatto che spesso le aree SAR sono state dichiarate per far fronte ad esigenze non sempre perfettamente coincidenti con quella della mera salvaguardia dei naufraghi ([11]).

Malta, per esempio, con soli 197 km complessivi di coste, si è riservata competenza su un'area di 200.000 km^2, che non solo ha una dimensione pari alla metà di quella italiana, ma che è stata anche tracciata in modo tale da sovrapporsi a questa su larghi spazi a est ed ovest dell'isola. Ne sono scaturiti problemi di coordinamento con effetti talvolta disastrosi, riguardando determinazioni che avrebbero dovuto essere assunte nel breve volgere di qualche minuto.

Ha dimostrato anche piena consapevolezza del fatto che l'area SAR libica, dichiarata il 27 giugno 2018 e estesa ben 300.000 km^2, è affidata ad un governo che, non del tutto in grado di controllare il proprio territorio, difficilmente potrebbe considerarsi capace di gestire in sicurezza uno spazio così ampio e, almeno nell'attuale contesto socio-politico, ancor meno indirizzare le unità soccorritrici in un porto nazionale qualificabile come sicuro ([12]).

Per questo la Corte costituzionale ha coraggiosamente ritenuto di dover sviluppare il discorso, arrivando a precisare definitivamente i termini dell'ob-

---

([11]) In questi termini anche I. Papanicoloupoulu, *Di norme astratte e problemi concreti: breve commento alla sentenza della Corte costituzionale nel caso Ocean Viking,* in *Diritto, immigrazione e cittadinanza* 2025, 3, 6 ss.

([12]) Nello stesso senso A. Zampone, *Tra decreti sicurezza e codici di condotta,* cit., 43.

bligo del comandante dell'unità soccorritrice di seguire le indicazioni del MRCC competente.

L'obiettivo ultimo del sistema internazionale, e dunque indirettamente anche quello dell'apparato sanzionatorio predisposto dal nostro diritto interno, ha affermato, è quello di salvaguardare la vita e gli altri diritti fondamentali dei sopravvissuti.

Rischierebbe tuttavia di essere vanificato ogni qual volta le indicazioni del governo competente finissero per condurre i naufraghi in un luogo non del tutto sicuro.

Ogni qual volta possa mettere a repentaglio la vita e gli altri diritti fondamentali delle persone salvate, l'ordine del MRCC potrà essere considerato non vincolante e la sua eventuale inosservanza, quando l'unità abbia finito per giungere in un porto italiano, non essere sanzionata ([13]).

Il rischio di un'interpretazione sostanzialmente abrogativa delle norme in oggetto è stato efficacemente scongiurato attribuendo al giudice dell'impugnazione il compito di effettuare tale valutazione a posteriori, tenendo conto di tutte le caratteristiche del caso.

5. *Conclusioni* – Alla decisione in epigrafe va ascritto il merito di aver fornito una soluzione definitiva alla necessità di neutralizzare la inefficace, e talvolta addirittura criminale, gestione delle operazioni di soccorso da parte delle autorità libiche, nonostante le precise indicazioni dell'ordinamento internazionale in ordine al coordinamento degli interventi e alla designazione del POS.

Occorrerebbe però spingere oltre la riflessione.

La dottrina ha correttamente osservato come per centinaia di anni le operazioni di soccorso in mare siano state disciplinate, condotte e gestite in modo assolutamente lineare: lo stato di pericolo induceva, chi si fosse trovato nella migliore condizione per affrontarlo, ad agire per rimuoverlo o attenuarne le conseguenze ([14]).

L'insorgere di necessità diverse, talvolta non perfettamente sovrapponibili con quella della mera tutela della vita, come quelle del rafforzamento dei controlli di sicurezza e del contenimento dell'immigrazione irregolare, ha finito per complicare notevolmente il quadro, imponendo al comandante della nave soccorritrice una serie di adempimenti e obblighi collaterali difficilmente gestibili in situazioni di piena emergenza ([15]).

Ne è scaturita la tendenza a concepire il comandante in una dimensione

---

([13]) Sul punto v. fra le altre Cass. 16 dicembre 2022, n. 15869, in *Dir. trasp.* 2022, 713 ss. con nota di G. Ciliberto, *Lo sbarco in un «luogo sicuro» tra obbligo degli Stati e diritto soggettivo: alcune considerazioni a margine della sentenza sul caso Vos Thalassa*.

([14]) M. Starita, *Il dovere di soccorso in mare e diritto internazionale*, cit., 17 ss.

([15]) V. sul tema in generale v. *La criminalizzazione del comandante di nave. Criticità e prospettive* (a cura di M. Carta), Roma, 2021.

sempre più pseudo-impiegatizia, di mero esecutore di direttive altrui, talvolta addirittura provenienti da autorità straniere distanti centinaia di miglia dal luogo delle operazioni e senza una precisa cognizione della situazione in atto ([16]).

Occorrerebbe altresì che il legislatore nazionale evitasse di complicare ulteriormente il quadro, attraverso interventi occasionali condotti con la solita tecnica del *work in progress*, tanto più pericolosa quando relativa alle modalità concrete di operazioni rivolte a mettere in salvo centinaia di vite.

La conseguenza è che il soccorso in mare di persone sta divenendo oggetto di un sempre più imponente contenzioso giudiziario, incentrato più che sugli infrequenti casi di omissione di un intervento dovuto, sugli adempimenti disattesi dal comandante nell'ambito oppure al termine di operazioni di salvataggio perfettamente riuscite ([17]).

Gli ultimi anni sembrano inoltre aver dimostrato che talvolta il mutuo riconoscimento, e la vicendevole fiducia fra gli Stati rivieraschi, non è più sufficiente e che a dover essere ripensato profondamente sia lo stesso sistema di gestione degli interventi di soccorso, soprattutto quelli da effettuarsi in aree SAR dichiarate nonostante, se non addirittura a prescindere, dalla possibilità di un'effettiva gestione.

Il tutto in un contesto che ha visto il soccorso in mare trasformarsi da una rara situazione occasionale ad una costante emergenza, ogni qual volta le condizioni meteomarine consentano di far prendere il mare ad unità in grado a malapena di galleggiare.

LUCA ANCIS

([16]) Sull'argomento v. R. TRANQUILLI LEALI, *La figura del comandante di nave: brevi lineamenti,* in *La criminalizzazione del comandante di nave. Criticità e prospettive* (a cura di M. Carta), Roma, 2021, 69.

([17]) V., fra gli altri, C. RUGGIERO, *Dalla criminalizzazione alla giustificazione delle attività di ricerca e soccorso in mare. Le tendenze interpretative più recenti alla luce dei casi Vos Thalassa e Rackete*, in *Diritto, immigrazione cittadinanza* 2020, 1, 184 ss.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 15 OTTOBRE 2025

Causa C-218/2024
Pres. F. Schalin, Rel. M. Galavec – Avv. gen. D. Spielmann
Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal, IATA España SLU

Trasporto di persone – Trasporto del bagaglio – Animali da affezione – Convenzione di Montreal.

Riassunto dei fatti – Una passeggera stipulava un contratto di trasporto aereo con il vettore Iberia, per recarsi da Buenos Aires a Barcellona il 22 ottobre 2019. La passeggera viaggiava con il proprio animale da compagnia, una cagnolina, che a causa delle sue dimensioni e del peso, doveva viaggiare in stiva, o in un trasportino o in un apposito contenitore omologato. La passeggera consegnava al personale aeroportuale il trasportino in cui si trovava la cagnolina, affinché fosse condotto nella stiva dell'aeromobile, senza effettuare, al momento della consegna dei bagagli, una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Prima di essere collocata nella stiva, la cagnolina usciva dal trasportino e scappava: la proprietaria non riusciva più a trovarla. La passeggera proponeva, pertanto, ricorso dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Madrid, chiedendo il risarcimento del danno morale quantificato in 5.000,00 euro. Iberia, costituitasi in giudizio, ammetteva la propria responsabilità ed il conseguente diritto della passeggera ad essere risarcita, ma entro il limite previsto per i bagagli dall'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. Il Tribunale di commercio spagnolo, dubitando della circostanza che l'animale da affezione possa essere assimilato al bagaglio, sospendeva il procedimento principale sottoponeva alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «Se l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di tale convenzione, debba essere interpretato nel senso che esclude dalla sua applicazione sotto la voce di "bagaglio", consegnato o meno, gli animali domestici e da compagnia».

Il combinato disposto degli art. 17 par. 2 e 22, par. 2 della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni (1).

---

(1) V. la nota di F. Prada, a p. 730.

Sulla questione pregiudiziale – Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, debba essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

Occorre anzitutto ricordare che, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal (sentenza del 20 ottobre 2022, Laudamotion, C-111/21, punto 18).

Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, di tale convenzione, il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

La nozione di «bagagli» di cui a tale disposizione non è definita né nella Convenzione di Montreal né nel regolamento n. 2027/97, il cui articolo 2, paragrafo 1, lettera d), rinvia a tale convenzione enunciando che tale nozione corrisponde, in mancanza di altra definizione, a qualsiasi bagaglio consegnato o meno, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4, di detta convenzione.

Tenuto conto, in particolare, dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, tale nozione deve ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma per l'Unione e i suoi Stati membri. Pertanto, si deve tener conto non già dei diversi significati che possono essere attribuiti alla stessa nozione nel diritto interno degli Stati membri, ma delle regole di interpretazione del diritto internazionale generale che sono vincolanti per l'Unione (v., in tal senso, sentenza del 20 ottobre 2022, Laudamotion, C-111/21, punto 21 e giurisprudenza citata).

Al riguardo, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati (Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, pag. 331), che riflette il diritto internazionale consuetudinario e le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo

il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo. Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso (v., in tal senso, sentenza del 20 ottobre 2022, Laudamotion, C-111/21, punto 22 e giurisprudenza citata).

Nel suo significato comune, il termine «bagagli» si riferisce, in generale, a qualsiasi oggetto che una persona porta con sé per un viaggio. Sebbene tale oggetto possa presentarsi sotto forma di contenitore, come una borsa, una valigia o una scatola, che possono contenere effetti personali, ciò non avviene necessariamente. Un passeggino può quindi costituire un bagaglio.

Benché il significato comune del termine «bagagli» rinvii a oggetti, esso non consente, di per sé, di concludere che gli animali da compagnia non rientrino in tale nozione.

Infatti, per quanto riguarda il contesto in cui è menzionato il termine «bagagli» all'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, occorre sottolineare che tale termine figura anche all'articolo 1 di tale convenzione, che determina l'ambito di applicazione della medesima. Orbene, tale disposizione elenca, in modo tassativo, tre categorie di trasporto internazionale effettuato a titolo oneroso mediante aeromobile, vale a dire il trasporto internazionale di persone, di bagagli e di merci.

Al riguardo, dalle indicazioni del giudice del rinvio risulta che quest'ultimo si chiede se, nell'ambito di un'operazione di trasporto aereo, la perdita di un animale da compagnia rientri nel regime di responsabilità dei «bagagli» previsto all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal oppure in quello applicabile ai «passeggeri» definito all'articolo 17, paragrafo 1, e all'articolo 21 di tale convenzione.

Anzitutto, occorre respingere un'interpretazione secondo cui un animale da compagnia rientra nella nozione di «passeggeri», dal momento che l'articolo 1 della Convenzione di Montreal si riferisce distintamente alle persone e ai bagagli. Dalla chiara formulazione di tale disposizione risulta quindi che la nozione di «persone» comprende quello di «passeggeri», cosicché un animale da compagnia non può essere assimilato a un «passeggero».

Tale interpretazione è confermata dai lavori preparatori che hanno portato all'adozione della Convenzione di Montreal, da cui non risulta che gli Stati contraenti abbiano inteso equiparare un animale da compagnia a un passeggero o assoggettare un tale animale al regime di

responsabilità applicabile ai passeggeri (v., in tal senso, verbali delle riunioni della commissione plenaria 10-28 maggio 1999, Conférence internationale de droit aérien, Montreal, 10-28 maggio 1999, Doc 9775-DC/2, vol. I, verbali, vol. II, documenti e vol. III, lavori preparatori).

Pertanto, si deve considerare che, ai fini di un'operazione di trasporto aereo, un animale da compagnia rientra nella nozione di «bagagli» e il risarcimento del danno derivante dalla loro perdita, in occasione di una simile operazione, è soggetto al regime di responsabilità per essi previsto all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

Tale interpretazione è confermata dagli obiettivi che hanno condotto all'adozione della Convenzione di Montreal.

Infatti, ai sensi del terzo comma del preambolo di tale convenzione, gli Stati parti della stessa, riconoscendo «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», hanno deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Un simile regime implica, tuttavia, come risulta dal quinto comma del preambolo di detta convenzione, che sia preservato un «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri [sentenza del 6 luglio 2023, Austrian Airlines (Cure di primo soccorso a bordo di un aeromobile), C-510/21, punto 25 e giurisprudenza citata].

Al fine di preservare un tale equilibrio, la convenzione di Montreal prevede, in talune ipotesi – in particolare ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo di bagagli – di limitare l'obbligazione per responsabilità gravante sui vettori aerei; la limitazione del risarcimento che ne deriva va applicata «per passeggero» (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, unto 30 nonché giurisprudenza citata).

Una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, punto 36, e del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, punto 40).

Nel caso di specie, come risulta dalle informazioni fornite dal giudice del rinvio, la ricorrente nel procedimento principale ha consegnato il trasportino, nel quale si trovava il suo animale da compagnia, senza

effettuare una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione al momento della consegna dei bagagli ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

Al riguardo, la Corte ha interpretato l'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal nel senso che, per il trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo «è limitata», a far data dal 30 dicembre 2009 e fino al 28 dicembre 2019, alla somma di 1131 DSP per passeggero, ma anche che il limite previsto da tale disposizione costituisce un massimale di risarcimento che non può quindi essere acquisito di diritto e in via forfettaria da ciascun passeggero, anche in caso di perdita dei suoi bagagli (sentenza del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, punto 30 e giurisprudenza citata).

La Corte ha anche rilevato che la possibilità per il passeggero di effettuare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli al vettore, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli è, in assenza di qualsiasi dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, punto 31 e giurisprudenza citata).

Pertanto, nell'ipotesi in cui un passeggero ritenga che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno derivante dalla perdita di bagagli sia troppo basso, egli dispone, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, della facoltà di fissare tale limite, mediante la suddetta dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione e dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare, a un importo più elevato, fatto salvo l'accordo del vettore aereo.

Infine, l'interpretazione di cui al punto 34 della presente sentenza non può essere inficiata dai termini dell'articolo 13 TFUE invocato dal giudice del rinvio, ai sensi del quale, nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione nei settori dell'agricoltura, della pesca, dei trasporti, del mercato interno, della ricerca e sviluppo tecnologico e dello spazio, l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti, rispettando nel contempo le disposizioni legislative o amministrative e le consuetudini degli Stati membri per quanto riguarda, in particolare, i riti religiosi, le tradizioni culturali e il patrimonio regionale.

Al riguardo, sia dalla giurisprudenza della Corte sia dall'articolo 13 TFUE risulta che la tutela del benessere degli animali costituisce un obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione (sentenza del 29 febbraio 2024, cdVet Naturprodukte, C-13/23, punto 49 e giurisprudenza citata).

Tuttavia, l'articolo 13 TFUE non vieta che gli animali siano trasportati come «bagagli», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, e siano considerati tali nell'ambito del sistema di responsabilità istituito da tale convenzione, a condizione che le esigenze in materia di benessere degli animali siano pienamente prese in considerazione al momento del loro trasporto.

Dalla motivazione che precede risulta che occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

* * *

Animali a bordo: quando il bagaglio ... respira!

La sentenza oggetto del presente commento affronta il tema, caro ai proprietari di animali da affezione, del risarcimento dei danni per la perdita dell'animale nel corso di un trasporto aereo.

In particolare, i giudici eurounitari si interrogano se gli animali da affezione possano o meno essere giuridicamente qualificati come bagagli, ai fini dell'applicazione del relativo regime di responsabilità incombente in capo al vettore aereo e della eventuale limitazione.

È noto che la responsabilità del vettore nel trasporto aereo, sia di merci, che di persone, è regolata dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 ([1]): per ciò che concerne il trasporto di passeggeri, l'elemento di maggior innovazione rispetto al previgente regime posto dalla Convenzione di Varsavia del 1929 con-

([1]) La Convenzione di Montreal, ratificata dall'Italia con l. 10 gennaio 2004, n. 12, ha sostituito la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 ed i successivi protocolli che erano intervenuti successivamente (Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, il Protocollo di Guatemala City dell'8 marzo 1971, i quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975). Per una disamina dello strumento convenzionale, si rinvia a A. Zampone, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri,* in *Dir. trasp.* 2000, 7. La Convenzione si applica anche per i trasporti nazionali, in forza del disposto dell'art. 941 c. nav.

cerne l'abbandono dell'istituto della limitazione del debito per i danni alla persona ([2]); permane invece tale limitazione per i danni da ritardo ([3]) e ai bagagli.

Segnatamente, secondo l'attuale disciplina contenuta negli artt. 17 e 21 della Convenzione di Montreal, il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'incidente (*accident*) che ha causato la morte o la lesione si è verificato a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. In particolare, per i danni non eccedenti 151.800 DSP, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità (responsabilità oggettiva); diversamente, per i danni superiori alla predetta soglia, il vettore può fornire una duplice prova liberatoria, dimostrando che il danno o non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati o è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.

Per quanto riguarda, invece, la responsabilità del vettore per i danni ai bagagli, occorre distinguere a seconda della tipologia di bagaglio: per i bagagli consegnati, e dunque affidati dal passeggero al vettore che ne diviene il custode, quest'ultimo è responsabile del danno derivante dalla loro distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli per il fatto stesso che l'evento (*event*) che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si sia prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale essi erano nella sua custodia, salvo il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco; invece, per i bagagli non consegnati, la cui custodia permane dunque in capo al passeggero, il vettore è responsabile solo qualora il passeggero dimostri che il danno deriva da colpa del vettore ovvero dei suoi dipendenti o incaricati ([4]).

Il vettore, cionondimeno, può beneficiare del limite risarcitorio contemplato dall'art. 22, par. 2, Conv. Montreal, applicabile tanto ai bagagli consegnati, quanto a quelli non consegnati ([5]): nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1.519 DSP per passeggero ([6]).

È in ogni caso fatta salva la possibilità per il passeggero di ottenere un

---

([2]) L'art. 22 della Convenzione di Varsavia, come modificato dal Protocollo n. 3 di Montreal del 1975, prevedeva, invece, che, nel trasporto di persone, la responsabilità del vettore verso ogni viaggiatore fosse limitata alla somma di 100.000 DSP.

([3]) Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 6.303 DSP per passeggero (art. 22, par. 1).

([4]) Art. 17, par. 2, Convenzione di Montreal.

([5]) In considerazione della precisazione posta dall'art. 17, par. 4, Convenzione di Montreal.

([6]) Somma così modificata *ex* art. 24 della Convenzione, a far data dal 28.12.2024, sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del tasso di inflazione del 17,9% nel periodo 2018-2023. In precedenza, il limite era fissato in 1.288 DSP.

risarcimento superiore, a fronte della dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare: in tal caso il vettore è infatti tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

A prescindere dalla dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna, resta, inoltre, ferma la decadenza del vettore dal beneficio del suindicato limite, se il passeggero dimostra che il danno subito al bagaglio deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno (dolo) o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno (colpa temeraria e consapevole), sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni ([7]).

Tale premessa normativa appare essenziale per comprendere la portata della sentenza oggetto della disamina.

A ben vedere, la Convenzione di Montreal non si occupa espressamente dei danni subiti dagli animali trasportati, e, a qualificarli come passeggeri o come bagagli, muta il regime di responsabilità applicabile e, soprattutto, la possibilità per il vettore aereo di opporre la limitazione, che, come si è anticipato, rileva solo per i danni ai bagagli e non anche per quelli subiti dai passeggeri.

Gli animali, allora, sono passeggeri o bagagli?

La Convenzione di Montreal non fornisce una definizione di passeggero; egualmente una siffatta definizione non si rinviene nella precedente Convenzione di Varsavia, né nella normativa europea (reg. (CE) n. 2027/1997 come modificato dal reg. (CE) n. 889/2002): quest'ultima contiene esclusivamente una specificazione di cosa si intenda per «persona avente titolo a risarcimento» ([8]), irrilevante, per quanto qui di interesse.

Parimenti non viene definito il bagaglio, poiché la Convenzione di Montreal si limita ad estendere il regime di responsabilità del vettore aereo per la perdita o il danneggiamento del bagaglio, seppur con le peculiarità di cui si è dato conto poc'anzi, sia a quelli consegnati, sia a quelli non consegnati ([9]).

Ad analizzare la normativa interna, il codice della navigazione, in materia di trasporto marittimo di passeggeri, individua quali beni inclusi nel bagaglio non registrato gli oggetti personali del passeggero ([10]); il codice civile, invece,

---

([7]) Art. 22, par. 5, Convenzione di Montreal.

([8]) Si tratta del passeggero o do qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile.

([9]) Impropriamente il reg. (CE) n. 889/2002 parla di bagaglio registrato e non registrato, assimilando tale differenziazione a quella fatta propria dalla Convenzione di Montreal, posto che il bagaglio può essere registrato ma non consegnato.

([10]) Art. 410, comma 2, c. nav.

pur non menzionando la parola «bagaglio» si riferisce alle cose che il passeggero porta con sé ([11]).

Bagaglio, in questi termini, non equivale meramente alla valigia, ma include ogni cosa che il passeggero decide di portare con sé nel corso del trasporto aereo: in tal senso sono sicuramente bagagli il passeggino, lo strumento musicale, l'attrezzatura sportiva trasportati dal passeggero che si appresta ad effettuare un volo.

Così concepito il bagaglio, l'animale è allora una cosa che il passeggero porta con sé?

È innegabile che sempre più l'animale, e soprattutto quello da compagnia, vada acquisendo una maggior tutela, con l'individuazione di più pregnanti diritti ([12]), sia a livello nazionale ([13]), che europeo ([14]).

Cionondimeno, e salve alcune eccezioni ([15]), è tradizionalmente invalsa la posizione di tradizione romanistica che riconduce gli animali alle *res*; in quanto *res*, gli animali possono formare oggetti di diritti ([16]) e di rapporti negoziali, tanto che, ad esempio, nell'ordinamento italiano essi possono costituire oggetto di compravendita ([17]).

D'altra parte, tale tesi sembra poter essere avvalorata anche se si considerano le modalità concrete con cui l'animale viaggia a bordo di un aeromobile: che si trovi a bordo perché è un animale di piccole dimensioni ([18]), o che viaggi in stiva perché è più grande, l'animale viene collocato in una borsa, denominata trasportino, all'interno del quale viene rinchiuso, senza possibilità di movimen-

---

([11]) In dottrina, sulla nozione di «bagaglio» si rinvia, ad esempio a E. G. Rosafio, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. trasp.* 2001, 473; S. Pollastrelli, *Il trasporto aereo di bagagli,* in *Riv. dir. nav.* 2012, 697.

([12]) Si evidenzia che «*la comune espressione "diritti degli animali va intesa in senso atecnico, agiuridico, con essa intendendosi riferire, non già alla (inconfigurabile) titolarità di diritti soggettivi da parte degli animali, ma al complesso della tutela giuridica che il diritto pubblico appresta in difesa di quegli esseri viventi*»: così Cass. civ. n. 22728/2018.

([13]) Tanto che ad esempio, nell'ordinamento nazionale, vi è una precisa codificazione delle fattispecie delittuose commesse a danno degli animali (art. 544 *bis* e ss. c.p.).

([14]) Il TFUE, all'art. 13, precisa che nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione nei settori dell'agricoltura, della pesca, dei trasporti, del mercato interno, della ricerca e sviluppo tecnologico e dello spazio, l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti.

([15]) Nell'ordinamento austriaco, ad esempio, il paragrafo 285a dell'*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (ABGB), afferma che gli animali non sono cose e sono protetti da leggi speciali; ovvero in Germania, il par. 90 del *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB), sancisce che gli animali si distinguono dalle cose e sono protetti da leggi speciali.

([16]) Art. 810 c.c. In particolare, si tratta di beni mobili.

([17]) Art. 1496 c.c.

([18]) Di solito le compagnie aeree concedono l'accesso all'aeromobile agli animali di peso inferiore a 8 chilogrammi.

tazione. Fanno eccezione i c.d. cani guida, utilizzati quale ausilio alle persone non vedenti, che possono salire a bordo dell'aeromobile, a prescindere dalle dimensioni, e senza contenimento ([19]).

Ma qualcosa sta per cambiare.

Proprio prendendo spunto dalla positiva esperienza dei cani guida, l'ENAC ha recentemente deliberato la possibilità di ammettere nelle cabine degli aeromobili tutti gli animali d'affezione, a prescindere dal peso e dalla dimensione, e in assenza di contenimenti ([20]), ed ha indicato in apposite linee guida le modalità operative di tale accesso, suggerendo, ad esempio, l'adozione di alcuni presidi nel corso della permanenza a bordo e nel corso delle fasi più delicate del volo ([21]).

Nonostante tale apertura, sembra comunque valevole quanto innanzi evidenziato: che l'animale sia collocato a bordo o in stiva in un trasportino, ovvero che si trovi in cabina senza presidi particolari di contenimento, in ogni caso detto animale è giuridicamente un bene, e, come tale rientra nella categoria del bagaglio, quale effetto personale che il passeggero porta con sé (bagaglio non consegnato) o che affida alla custodia del vettore (bagaglio consegnato).

In accordo, dunque, con la statuizione della Corte di giustizia, quanto alla riconduzione dell'animale alla categoria dei bagagli, si pone il problema di valutare se sia ammissibile un risarcimento del danno morale da perdita del bagaglio: il tema è stato affrontato dalla Corte di giustizia ([22]) che, statuendo sull'applicabilità del limite previsto dall'art. 22, par. 2, Conv. Montreal all'integralità dei danni connessi alla perdita del bagaglio, ha implicitamente ammesso che possano sussistere sia un danno patrimoniale che un danno morale.

Si pone tuttavia una ulteriore questione: benché, come detto, l'animale sia da qualificarsi come bagaglio, la perdita dell'animale costituisce effettivamente un danno morale da perdita del bagaglio, oppure può assurgere a vera e propria lesione (psichica) del passeggero per la perdita dell'animale di affezione nel

---

([19]) In materia di trasporto aereo, la normativa di riferimento è il reg. (UE) n. 1107/2006: nell'ambito del c.d. diritto di assistenza, qualora sia richiesto l'utilizzo di un cane da assistenza riconosciuto, l'utilizzo è possibile purché ne sia fatta notifica al vettore aereo, al suo agente o all'operatore turistico, in conformità delle norme nazionali applicabili al trasporto di cani da assistenza a bordo degli aerei, ove tali norme sussistano (art. 7, n. 2). Dal punto di vista operativo, il reg. (UE) n. 965/2012 stabilisce le modalità per il trasporto di passeggeri a mobilità ridotta.

([20]) Deliberazione n. 25/2025.

([21]) Ad esempio, si indica l'utilizzo di tappetini assorbenti, l'imbracatura con fissaggio alla cintura di sicurezza e se del caso della museruola in determinate fasi del volo e dell'imbarco.

([22]) C. giust. UE 6 maggio 2010, causa 63/09, in *Dir. mar.* 2011, 421, con nota di M. Brignardello, *Il risarcimento limitato dei danni morali derivanti da perdita del bagaglio nel trasporto aereo*.

corso del volo e dunque danno non patrimoniale subito dal passeggero ([23])? Ed ancora: il danno psichico subito dal passeggero per la perdita dell'animale da affezione trova un suo riconoscimento nella Convenzione di Montreal?

La risposta al quesito non è di poco conto, poiché nel primo caso (danno morale per la perdita del bagaglio), il risarcimento è limitato ai sensi dell'art. 22, par. 2, Conv. Montreal; invece, nella seconda ipotesi, ad ammettere la risarcibilità del danno psichico al passeggero, il risarcimento sarebbe illimitato e sorretto da responsabilità oggettiva sino a 151.800 DSP.

Sotto questo secondo profilo, parrebbe essere di ostacolo alla riconoscibilità di un danno psichico al passeggero il dettato letterale della Convenzione di Montreal, che utilizza, nella versione inglese, la locuzione "bodily injury", ed in quella francese quella di "lésion corporelle": dunque danno connesso alla sfera fisica e corporale del passeggero, non un mero danno psichico.

Eppure sul punto è di recente intervenuta la Corte di giustizia ([24]), che ampliando le maglie dell'art. 17 Conv. Montreal ha ammesso la risarcibilità del danno psichico, purché esso si traduca in una lesione di tale gravità o intensità da incidere sulle condizioni generali di salute sì da necessitare di un trattamento medico.

Ai fini dell'applicabilità del regime previsto dall'art. 17, par. 1, Conv. Montreal, andrebbe, poi, svolto un ulteriore approfondimento, al fine di verificare se la perdita dell'animale possa assurgere a vero e proprio «accident» ([25]) ovvero costituisca un mero «event» da cui derivano danni o la perdita dei bagagli (art. 17, par. 2).

([23]) La giurisprudenza nazionale si è pronunciata sulla risarcibilità del danno non patrimoniale da perdita dell'animale da affezione in maniera non univoca: la giurisprudenza di legittimità tende a negare la risarcibilità di tale danno, sulla scorta della considerazione che il danno non patrimoniale è risarcibile solo qualora la condotta lesiva configuri un reato, ovvero in presenza di espressa previsione di legge o in presenza della lesione di un diritto inviolabile della persona concretamente individuato, mentre nel caso di morte di un animale ad essere leso è un rapporto tra l'uomo e l'animale, privo, nell'attuale ordinamento, di copertura costituzionale (Cass. civ., sez. un., 11.11.2008 nn. 26972,26973,26974,26975); una buona parte della giurisprudenza di merito, invece, ammette la risarcibilità di tale voce di danno, valorizzando la compromissione di un diritto a presidio del rapporto tra "proprietario" e animale d'affezione, il cui riferimento normativo va individuato nell'art. 2 Cost. (così ad esempio Trib. Parma n. 605/2018; Trib. Pavia n. 1266/2016; Trib. Vicenza n. 24/2017; C. App. Torino, 6296/2012; Trib. Rovereto n. 499/2009). Nella giurisprudenza più recente si segnala Trib. Prato n. 21.1.2025, n. 51, in *La nuova giur. civ. comm.*, 2025, 844, con nota di F. Zampone, *Perdita dell'animale da affezione: risarcito il danno al legame affettivo*.

([24]) C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa 111/21, in *Dir. trasp*. 2023, 579, con nota di D. Bocchese, *La nozione di «bodily injury» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE.*

([25]) Impropriamente tradotto, nelle versioni italiane non ufficiali, con il termine evento. Cfr. A. Zampone, *La nozione di* «accident» *nella Convenzione di Montreal 1999 e la* «contributory negligence» *del passeggero*, in *Dir. trasp.* 1/2021, 1 ss. Cfr. nella giurisprudenza europea più recente Corte giust. UE 6 luglio 2023 (causa C-510/21).

In definitiva, la pronuncia della Corte di giustizia condivisibilmente conferma che l'animale d'affezione è giuridicamente un bene e, come tale, un bagaglio, ancorché un bagaglio *sui generis*, per il peculiare valore affettivo che lo lega al padrone-passeggero. Ma l'affezione, per quanto profonda e sincera, non rileva giuridicamente: l'amico a quattro zampe, per ora, resta un bagaglio.

Non si può peraltro escludere a priori che, laddove la perdita dell'animale da affezione assurga a vera e propria lesione al passeggero, sottoforma, ad esempio, di danno psichico di tale gravità da necessitare di cure mediche, tale danno possa essere ricondotto nella più ampia categoria del danno alla persona del passeggero, e come tale non soggetto a limitazioni.

FIORENZA PRADA

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE EUROPEA DEI DIRITTI DELL'UOMO 12 GIUGNO 2025

Application n. 21660 / 18
Pres. Jelic – Rel. Kucs
S. S. and others (avv. Cecchini e Leo) c. *Italy* (Avv. dello Stato D'Ascia)

Soccorso e ricupero – Convenzione SAR – Migranti – Nozione di *extrateritorially jurisdiction* – Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali.

Riassunto dei fatti - Nella zona cosiddetta Sar libica, un gommone in difficoltà con centocinquanta persone a bordo inviò nella mattina del 6 novembre 2017 una richiesta di soccorso al *Maritime rescue coordination centre* di Roma, il quale subito avvertì le navi vicine in modo che fossero offerti un rapido intervento e una immediata assistenza. Poiché la cosiddetta «*Sar region*» sarebbe rientrata nell'ambito di attività della Libia, il *Maritime rescue coordination centre* chiese al *Joint rescue coordination centre* di Tripoli di assumere il coordinamento delle operazioni, ed esso accettò. Alcuni naufraghi presentarono ricorso alla Corte europea; lamentando di avere subìto maltrattamenti da parte dell'equipaggio della nave libica, allegarono la responsabilità dell'Italia per la violazione degli art. 2 e 3 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali del 1950.

Le operazioni intraprese dal Maritime rescue coordination centre in seguito a una richiesta di soccorso da parte di una imbarcazione in acque extraterritoriali non sono sufficienti a stabilire un jurisidictional link tra lo Stato del predetto Maritime rescue coordination centre e la nave accorsa per soccorrere quella in pericolo (1).

The law – 86. The Court observes, as a preliminary consideration, that it is not disputed that the events in question took place outside the national territory of the respondent State, in international waters, thirty-three miles north of Tripoli. Nor did the zone in question fall within the Italian SAR region. What is contested between the parties, however, is the question whether the applicants' rescue took place within the SAR region under Libya's jurisdiction.

(1) V. la nota di C. Tincani, a p. 743.

87. The Government submitted that the events had taken place within the Libyan SAR region, as delimited by the unilateral declaration of 7 July 2017. They therefore took the view that the circumstances of the case fell exclusively within Libya's jurisdiction and, accordingly, outside that of Italy. The applicants replied that the Libyan SAR region had only become official once the unilateral declaration had been recorded in the IMO's database, namely on 26 June 2018, several months after the events (see paragraph 25 above).

88. The Court notes, firstly, that the SAR Convention imposes the obligation on its States Parties to establish SAR regions under their responsibility by agreement with the other parties concerned (see paragraph 24 above). By defining its own SAR region, a State undertakes to provide adequate search and rescue services and to coordinate its actions with those of neighbouring States to ensure rapid and effective intervention and the disembarkation of the persons concerned in a place of safety. The system of co - operation provided for by the SAR Convention is crucial to the protection of persons in distress at sea. However, the delimitation of SAR regions cannot be confused with the national borders of the States in question (see Article 2.1.7 of the SAR Convention).

89. Secondly, the Court notes that the information in its possession does not enable it to establish whether Libya's unilateral declaration with regard to its SAR region had already taken effect at the material time and, if so, whether the applicants' rescue did, in fact, take place within the region thus delimited. Moreover, it is not in any case for it to decide these issues, which fall within the scope of the SAR Convention.

90. In any event, the question whether the events in issue took place within Libya's SAR region is not, in itself, decisive for ascertaining whether Italy's jurisdiction was exercised extraterritorially for the purposes of Article 1 of the Convention. In order to establish whether there are circumstances warranting the conclusion that a State has exercised jurisdiction extraterritorially, the Court must determine whether, at the material time, there was any form of effective control by that State over the area in question and/or whether the authorities of the State in question exercised power or control over the applicants (see paragraph 80 above). In the present case, it will therefore examine these two criteria in turn in order to establish whether, having regard to the particular facts of the case, Italy exercised its jurisdiction extraterritorially.

(omissis)

91. As to the first criterion, the Court observes that the present case is in no way comparable to those in which it has previously acknowl-

edged that a State had exercised extraterritorial jurisdiction *ratione loci*. In those cases, it found that the Contracting States had exercised effective control over an area outside their national territory as a result of military action – whether lawful or unlawful – directly, through the State's armed forces or through a subordinate local administration (see, for example, *Cyprus v. Turkey*, *Ilaşcu and others*, *Catan and others*, and *Georgia v. Russia (II)*, all cited above; and *Chiragov and others*, cited above, and *Ukraine v. Russia (Crimea)* (dec.) [GC], nos. 20958/14 and 38334/18, 16 December 2020). Since it is a question of fact whether effective control is exercised over an area, the Court has primarily had reference to the strength of the State's military presence in the area in question (see *Loizidou v. Turkey* (merits), 18 December 1996, §§ 16 and 56, *Reports of Judgments and Decisions* 1996 - VI, and *Ilaşcu and others*, cited above, § 387). Other indicators may also be relevant, such as the extent to which its military, economic and political support for the local subordinate administration provides it with influence and control over the region (see *Ilaşcu and others*, cited above, §§ 388-94, and *Al-Skeini and others*, cited above, § 139).

92. The Court is not persuaded by the parallels drawn by the applicants between the control exercised by a State over an area as a result of military action and the alleged activities of the Italian authorities in the context of operations to intercept and rescue migrants in the Central Mediterranean Sea. There is nothing to suggest that the presence of the Italian naval forces or the scale of their operations at the material time were such that the maritime area in question can be regarded as having *de facto* been under the effective control of the Italian State.

93. Furthermore, the Court cannot accept the applicants' argument that the financial and logistical support provided by Italy to Libya in managing immigration amounted to the exercise of extraterritorial jurisdiction by the respondent State, as it would in the case of military, financial and political support for a subordinate local administration.

94. The Court notes that the bilateral agreements entered into between Italy and Libya in 2017 provide that the Italian State must supply technical and logistic support to the Libyan authorities, in particular to the border police and coastguard, with a view to controlling the flow of irregular migrants (see paragraph 20 above). It observes, moreover, that the agreements in question form part of a policy of outsourcing migration procedures which was set up by the EU. The evidence before the Court shows that the cooperation contemplated in those agreements was actually implemented and that Italy made arrangements, at its own

expense, to train members of the Libyan coastguard and border police, while supplying both financial aid and vessels used to control the border, the *Ras Jadir* among them.

95. In the *Hirsi Jamaa and others* (cited above) judgment the Court held, albeit in a different context, that Italy could not evade its own responsibility under the Convention by relying on its obligations arising out of bilateral agreements with Libya. In this regard, it reiterates the principle that the Contracting States' responsibility continues even after their having entered into treaty commitments subsequent to the entry into force of the Convention or its Protocols in respect of these States (§ 129, with further references).

96. That being said, the Court would point out, first, that the exercise of jurisdiction by a respondent State is a condition *sine qua non* in order for that State to be held responsible for acts or omissions attributable to it and, second, that it is a question of fact whether a Contracting State exercises effective control over an area outside its own territory. Thus, in order to decide whether a State has exercised jurisdiction extraterritorially, the Court must be satisfied beyond reasonable doubt that the areas in question were under the effective control of that State (see *Ukraine and the Netherlands v. Russia*, cited above, § 695).

97. Now, the financial and technical support provided by Italy to the Libyan State under the bilateral agreements entered into between them is not such as to lead the Court to presume that the Libyan authorities were dependent on Italy to such a degree that the international maritime area off the Libyan coast was under the effective control and decisive influence of Italy (contrast *Ilaşcu and others*, cited above, § 392, and *Catan and others*, cited above, § 122). Moreover, unlike the applicants, the Court finds no evidence to suggest that, as a result of the bilateral agreements entered into between the two countries, Italy can be said to have taken over Libya's public powers in immigration matters by virtue of a form of consent, invitation or acquiescence on the part of the Libyan Government (see *Al-Skeini and others*, cited above, §§ 135, with further references, and 149).

98. In the light of the foregoing considerations, it cannot be concluded that the area in which the applicants were intercepted – and more generally the international waters of the Central Mediterranean Sea – was under the effective control of Italy such that its *ratione loci* jurisdiction is established in the present case.

99. Accordingly, it remains to be determined whether there was "State agent authority and control" over the applicants such that, if so,

the respondent State's jurisdiction *ratione personae* would be engaged.

(*Omissis*)

100. The Court notes that, after receiving the distress signal from the applicants' vessel, the Rome MRCC informed the Tripoli JRCC thereof and requested the naval units in the vicinity to intervene to rescue the survivors, in accordance with the procedure laid down in the SAR Convention and other relevant international instruments (see paragraphs 23, 24 and 26 above). The Libyan ship *Ras Jadir* was first to arrive at the scene – followed by the Dutch ship *SW3* – whereupon it immediately took control of the operations. The *SW3* also intervened to assist a number of the shipwrecked individuals. The French vessel *Premier-Maître l'Her* and an Italian navy helicopter, which were also nearby, did not take part in the rescue operations.

101. The Court notes first of all that it is not in dispute that none of the ships involved in the rescue operation was flying the Italian flag or was under the *de facto* control of Italian agents. In this regard, the present case differs from those in which the Court has found that a State's jurisdiction could be engaged in respect of events which took place on the high seas on the grounds that the applicants were under the full and exclusive control, *de jure* or at least *de facto*, of agents of the respondent State (see *Medvedyev and others v. France*, cited above, §§ 65-67; *Hirsi Jamaa and others*, cited above, § 8; and *Bakanova v. Lithuania*, no. 11167/12, § 63, 31 May 2016).

102. In this connection, the Court would observe that the captain and crew of the Libyan vessel acted autonomously, refusing to respond to the calls sent by the other vessels at the scene and by the Italian navy helicopter for the purpose of coordinating the rescue manoeuvres (see paragraphs 9 and 12 above). Moreover, there is nothing to suggest that the officers of the Rome MRCC had control over the crew of the *Ras Jadir* or were in a position to influence their conduct in any way.

103. The applicants did not contest these facts. In their view, however, the Rome MRCC's actions in its capacity as coordinator of the rescue operations did amount to a form of control or authority over them on the basis of public powers. They thus submitted that they had been under the constant and continuous control of the Italian authorities from the moment the Rome MRCC had received the distress signal from their vessel and initiated the rescue procedure by relaying the alert to the Libyan authorities. In the applicants' submission, the launch of this procedure, on the Italian authorities' initiative, sufficed to establish Italy's jurisdiction in respect of them. In this connection, they referred

to the *Güzelyurtlu and others* case (cited above), in which the institution of criminal proceedings against the applicants had been found to have triggered an extraterritorial jurisdictional link between them and the Turkish State.

104. In the Court's view, contrary to what the applicants suggest, their approach does not find support in its case - law. The procedure for their rescue was initiated in accordance with the provisions of international maritime law relating to the search for and rescue of persons in distress at sea. As the recipient of the distress signal, the Rome MRCC had an obligation to initiate the rescue operations, by raising the alert, and to coordinate them with the RCCs of the other coastal States. The Court has already described the search and rescue system implemented by the SAR Convention, a system based on coordination and shared responsibility between multiple interveners (see paragraphs 88-89 above).

105. Such a procedure cannot be compared to the proceedings which created a jurisdictional link between the applicants and the respondent State in the *Güzelyurtlu and Others* case relied on by the applicants in the present case. The Court observes in this connection that the proceedings in that case were criminal proceedings, initiated by the Turkish authorities (controlling the "Turkish Republic of Northern Cyprus"), and that they concerned Turkey's procedural obligations under Article 2 of the Convention, which were also the subject of the complaint before the Court (see, in this connection, *M.N. and others v. Belgium*, cited above, § 122). Moreover, the Court has had occasion to clarify that, in order to trigger a jurisdictional link, proceedings must relate to the violation alleged before the Court and have a direct impact on whether the substantive complaints raised before it fall under the respondent State's jurisdiction within the meaning of Article 1 of the Convention (see *H.F. and others v. France* [GC], nos. 24384/19 and 44234/20, § 195, 14 September 2022).

106. In the light of the above considerations, the mere fact that the search and rescue procedure was initiated by the Rome MRCC cannot have resulted in bringing the applicants under the jurisdiction of the Italian State. To conclude otherwise would moreover amount to dissuading States from acting on the basis of their international obligations with regard to the rescue of persons in distress at sea, since States would then be required, on that basis alone, to secure the Convention rights to such persons, even where the latter have no connection to them and are not under their effective "control" (see, *mutatis mutandis*, *H.F. and others v. France*, cited above, § 194).

107. The Court would also point out that acts of the Contracting States performed, or producing effects, outside their territory can only in exceptional circumstances amount to the exercise by them of their jurisdiction within the meaning of Article 1 (see *Banković and others*, cited above, § 67; *Al-Skeini and others*, cited above, § 132; *Güzelyurtlu and others*, cited above, § 178 *in fine*; and *M.N. and others v. Belgium*, cited above, § 102). It has thus consistently rejected the argument that the mere fact that decisions taken at national level have an impact on the situation of a person abroad is such as to establish the jurisdiction of the State concerned over the person in question. This concerns not only decisions taken by the authorities (see *M.N. and others v. Belgium*, cited above, § 112) but also the argument that the State is capable of taking a decision or action impacting the applicant's situation abroad (see *H.F. and others v. France*, cited above, § 202, and *Duarte Agostinho and others*, cited above, § 184).

108. It follows from all these considerations that Italy's extraterritorial jurisdiction *ratione personae* is not engaged in the present case either. Consequently, the applicants cannot not validly argue that the circumstances of the case were such as to bring them under Italy's jurisdiction.

(*Omissis*)

114. The Court concludes that the applicants were not under the jurisdiction of Italy within the meaning of Article 1 of the Convention in respect of the facts complained of under Articles 2, 3 and 4 of the Convention and Article 4 of Protocol No. 4. Consequently, the same finding must be reached with regard to the complaint under Article 13. Accordingly, the application must be declared inadmissible, in accordance with Article 35 § 3 (a) and 4 of the Convention.

* * *

Migranti, soccorso in mare e una recente decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo.

SOMMARIO: 1. Il caso. – 2. Il ruolo del *Maritime rescue coordination centre*.— 3. La nozione di *extraterritorially jurisdiction* secondo la giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo. – 4. La zona Sar e la nozione di *extraterritorially jurisdiction*.

1. *Il caso* – Una recente decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo ha riproposto il tema della tutela dei migranti e del soccorso in mare. Nella zona cosiddetta Sar libica, un gommone in difficoltà con centocinquanta persone a

bordo ha inviato nella mattina del 6 novembre 2017 una richiesta di soccorso al *Maritime rescue coordination centre* di Roma, il quale ha subito avvertito le navi vicine in modo che fossero offerti un rapido intervento e una immediata assistenza. Poiché la cosiddetta «*Sar region*» sarebbe rientrata nell'ambito di attività della Libia, il *Maritime rescue coordination centre* ha chiesto al *Joint rescue coordination centre* di Tripoli di assumere il coordinamento delle operazioni. La *Sea – Watch 3,* imbarcazione olandese destinata in modo continuativo alla ricerca e al soccorso, si era resa disponibile ad assumere il ruolo di *On - scene commander*, ma, su decisione dell'autorità di Tripoli, tale responsabilità è stata affidata alla nave libica *Ras jadir*, la quale, giunta per prima, aveva ordinato all'imbarcazione olandese di non interferire. Al contempo, una nave militare francese, seguita da un elicottero italiano e da un aereo destinato all'operazione dell'Unione europea nel Mediterraneo denominata *Eunavfor med Irini* ([1]), ha raggiunto le persone in pericolo, ma non ha partecipato al salvataggio.

Diciassette dei centocinquanta naufraghi, di origine nigeriana e ganese, hanno presentato ricorso alla Corte europea e lamentato scarso impegno da parte dell'equipaggio della nave libica, tanto che non sarebbero stati forniti giubbotti di salvataggio e sarebbero stati commessi atti di violenza nei confronti di chi, caduto in mare, chiedeva aiuto. Alcuni di questi naufraghi sono stati salvati dalla *Sea – Watch 3*, che li ha condotti in Italia; tra loro vi erano nove dei diciassette ricorrenti. Gli altri otto sono stati recuperati dalla nave libica, ma sei sono riusciti a scappare e a raggiungere la *Sea – Watch 3*. Gli altri due, insieme ai quarantacinque naufraghi residui, sono rimasti a bordo dell'imbarcazione libica e hanno dichiarato di essere stati ricondotti in Nigeria dopo un periodo trascorso in un campo di detenzione, dove avrebbero subìto maltrattamenti.

I ricorrenti hanno allegato la responsabilità dell'Italia per la violazione degli artt. 2 e 3 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali del 1950, in quanto, con il coinvolgimento della nave libica, su iniziativa del *Maritime rescue coordination centre* di Roma, sarebbero stati esposti al pericolo di violenze e al rischio di essere ricondotti in Libia, Paese in cui sarebbero stati tenuti in condizioni degradanti. In particolare, secondo la loro ricostruzione, sarebbero stati sotto l'esclusivo controllo del *Maritime rescue coordination centre* di Roma, dal momento nel quale l'autorità italiana ha ricevuto l'avviso di soccorso fino a quello in cui l'imbarcazione libica ha assunto la direzione delle operazioni, e ciò sarebbe stato sufficiente a stabilire un *jurisidictional link* con lo Stato italiano. La tesi sarebbe stata avvalorata dal fatto che, di sua iniziativa, il *Maritime rescue coordination centre* di Roma ha avvertito le unità marittime e aeree vicine al luogo del naufragio. Inoltre, poiché, in seguito alla sottoscrizione degli accordi bilaterali del 2009 e del 2017 con la Libia, l'Italia si è impegnata a offrire un supporto sia logistico, sia finanziario nel go-

---

([1]) Sono mezzi aerei utilizzati nell'ambito dell'operazione militare dell'Unione europea nel Mediterraneo, denominata *Eunavfor med Irini*.

verno dei flussi migratori al largo della costa libica, vi sarebbe stata una forma di «*consent, invitation or aquiescence by Libia that entailed Italy's extraterritorial jurisdiction*» ([2]).

Dal canto suo, l'Italia ha negato ogni responsabilità, in quanto il naufragio si è verificato nella cosiddetta «*Sar region*» libica. Pertanto, la nostra autorità ha dichiarato di avere agìto in conformità al diritto marittimo internazionale e, ricevuta la richiesta di aiuto, ha avvertito le autorità libiche competenti, perché potessero assumere il controllo delle operazioni. Infine, ha contestato «*the concept of 'refoulement by proxy'*» ([3]), identificato dai ricorrenti, dal momento che non è stato provato che l'Italia avrebbe deciso od ordinato il loro rimpatrio in Libia.

2. *Il ruolo del Maritime rescue coordination centre* – In conformità alle indicazioni della Convenzione Sar ([4]), gli Stati devono individuare una specifica area di responsabilità e il *Maritime rescue coordination centre* che riceva notizia di una emergenza deve adottare le prime, immediate azioni, anche qualora l'evento non ricada nella sua zona e fino a quando il soggetto competente non intervenga ([5]). Al *Maritime rescue coordination centre* sono affidati diversi compiti. Infatti, deve dirigere le operazioni di ricerca e di soccorso e si deve coordinare con i centri dei Paesi vicini, qualora la nave da salvare si muova in diverse aree; in particolare, può accettare il coordinamento, se richiesto da un altro Stato, e può intervenire al di fuori della sua sfera organizzativa se, per primo, sia venuto a conoscenza dell'allarme, in attesa del momento in cui assuma la direzione il *Maritime rescue coordination centre* del Paese nel cui ambito territoriale si sia verificato il pericolo. Al contempo, il primo può procedere all'assegnazione del porto sicuro anche qualora la competenza spetti a un altro Stato, se ciò sia funzionale al buon esito dell'intervento.

Il ruolo del *Maritime rescue coordination centre* è di garantire una sollecita presenza delle imbarcazioni vicine alla situazione di rischio; nel caso in esame, l'autorità italiana ha avvertito tutte le navi e gli aerei reperibili, con l'inevitabile coinvolgimento del *Joint rescue coordination centre* di Tripoli, sia per la sua vicinanza, sia perché competente ad assumere la direzione delle operazioni, in quanto l'evento si era verificato nella zona Sar libica. L'Italia ha adempiuto agli obblighi derivanti dalla Convenzione Sar, primo tra i quali quello di assicurare un soccorso immediato. Infatti, il «*Maritime rescue coordination centre in Rome*

([2]) Così si esprime la decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo in esame.

([3]) Così si esprime la decisione della Corte europea dei diritti dell'uomo in esame.

([4]) Cfr. il capitolo 3 della Convenzione Sar.

([5]) Cfr. Magnosi, *Operazioni di ricerca e salvataggio in mare e traffico di migranti,* in *Immigrazione, marginalizzazione, integrazione,* a cura di A. Mangiameli, D. Di Simone e T. Bulgherini, Torino, 2018, 175 ss.; T. Bulgherini, *In mare aperto. Obbligo di soccorso e traffico dei clandestini,* in *Immigrazione, marginalizzazione, integrazione, ibid.,* 140 ss.

received a distress signal from the dinghy […] and immediately issued a message requesting all nearby vessels to intervene and give assitance to the sinking dinghy» ([6]); l'obbiettivo era di sviluppare l'intervento nel modo più sollecito possibile.

Come bene ha osservato la sentenza, la questione sulla corretta applicazione della Convenzione Sar ha una importanza secondaria, come ha rilievo marginale il fatto che l'evento si sia verificato prima della dichiarazione unilaterale del 2017 dello Stato libico, volta a identificare la sua zona Sar ([7]). La Corte è stata chiamata a stabilire se l'iniziativa italiana si sia estesa oltre i confini nazionali, alla luce dell'art. 1 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo.

Tuttavia, fermo il fatto che la sentenza non si sarebbe potuta pronunciare sull'interpretazione della Convenzione Sar, regole precauzionali devono guidare l'attività del *Maritime rescue coordination centre,* per l'obbiettivo primario di garantire un rapido intervento e il coinvolgimento di tutti i mezzi a disposizione, visto l'imprevedibile evolversi della situazione in mare. Per la ricostruzione dei fatti proposta dalla decisione, che pure non si è soffermata molto sul tema, non si vede come si potrebbe contestare all'Italia l'adozione di un atteggiamento cautelativo, con la mobilitazione di qualsiasi mezzo potesse raggiungere quello in difficoltà. Il problema dell'identificazione di un porto sicuro è per sua natura successivo.

3. *La nozione di extraterritorially jurisdiction secondo la giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo* – Nel ribadire che ciascuno Stato contraente ha il dovere di tutelare i diritti e le libertà delle persone sottoposte alla sua giurisdizione, ai sensi dell'art. 1 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo, la sentenza ha ricordato che una eccezione a tale principio può ricorrere qualora un Paese eserciti un effettivo controllo su una area extraterritoriale o, in via diretta, con le sue forze armate o, in via indiretta, intervenendo su una amministrazione locale ([8]). Ciò può essere desunto dalla presenza delle

---

([6]) Così si esprime la sentenza in esame.

([7]) La dichiarazione unilaterale del 2017 non è stata accettata dagli Stati confinanti, né è stata iscritta nel sistema informatico dell'*International maritime organization*. Nel 2018, il Governo libico ha dichiarato l'esistenza di una sua zona Sar e ha provveduto all'iscrizione nel sistema informativo dell'*International maritime organization*.

([8]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 5 maggio 2020, n. 3599 del 2018, *M. N. and others v. Belgium,* secondo cui «*the obligation to secure the rights and freedoms […] derives from the fact of such control, whether it be exercised directley, through the Contracting State's own armed forces or though a subordinate local administraztion*». Cfr. anche Corte europea dei diritti dell'uomo 16 giugno 2015, n. 13216 del 2005, *Chiragov and others v. Armenia,* secondo cui «*the Nagorno Karabakh and its administration survive by virtue of the military, political, financial and other support given to it by Armenia which, consequently, exercises effective control over Nagorno Karabakh and the surrounding territories, including the district of Lachin. The matters complained of therefore come within the jurisdiction of Armenia for the purposes of Article 1 of the Convention*»; Corte europea dei diritti dell'uomo 23 febbraio 2016, n. 11138 del 2010, *Mozer v. the Republic of Moldova and Russia,* secondo cui «*Moldavian Republic of Transdniestria is only able to continue to exist […]*

stesse forze armate in un Paese diverso da quello di origine, presenza necessaria per garantire il mantenimento della sicurezza in quel luogo. Inoltre, è possibile che «*the use of force by a State's agents operating outside its territory may bring the individual thereby brought under the control of the State's authorities into the State's Article 1 jurisdiction. This principle has been applied where an individual is taken into the custody of State agents abroad*» ([9]).

La *extaterritorially jurisdiction* si può manifestare in un controllo esclusivo sull'equipaggio di una nave in acque extraterritoriali, purché si traduca nell'esercizio di un «*physical power and control over the person*» ([10]). Più in generale, l'accertamento della *extraterritorially jurisdiction* richiede un intervento non solo su una area (la cosiddetta *jurisdiction ratione loci*), ma sulle persone (la cosiddetta *jurisdiction ratione personae*) ([11]).

Pertanto, la decisione ha escluso che l'Italia avesse un controllo effettivo sulle acque internazionali al largo della Libia, sulla base di accordi bilaterali e, in particolare, di quello sottoscritto nel 2017, con il quale l'Italia si era impegnata a fornire assistenza, aiuto tecnico e finanziario nel governo dei flussi migratori. Infatti, l'Italia non aveva assunto un potere pubblico sulle questioni relative all'immigrazione in Libia in forza di un consenso, di un invito o di una qualche forma di acquiescenza da parte del Governo locale ([12]). Pertanto, sulle acque internazionali in cui il *Maritime rescue coordination centre* di Roma ha intercettato i naufraghi, l'Italia non esercitava alcun potere effettivo, e la tesi è persuasiva.

Con riguardo alla *jurisdiction ratione personae*, in modo corretto la decisione ha ricostruito la vicenda. Nessuna delle imbarcazioni coinvolte batteva ban-

---

because of Russia's military, economic and political support. In these circumstances, the Moldavian Republic of Transdniestria high level of dependency on Russian support provides a strong indication that Russia continues to exercise effective control and a decisive influence over the Moldavian Republic of Transdniestria's authorities».

([9]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 7 luglio 2011, n. 5572 del 2007, *Al Skeini and others v. the United Kingdom.* V. Corte europea dei diritti dell'uomo 30 giugno 2009, n. 61498 del 2008, *Al - Saadoon and Mufdhi v. the United Kingdom,* secondo cui «*the Court held that two Iraqi nationals detained in British - controlled military prisons in Iraq fell within the jurisdiction of the United Kingdom, since the United Kingdom exercised total and exclusive control over the prisons and the individuals detained in them*».

([10]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 29 marzo 2010, n. 3394 del 2003, *Medvedyev and others v. France,* secondo cui «*the Court held that the applicants were within French jurisdiction for the purposes of Article 1 of the Convention by virtue of the exercise by French agents of full and exclusive control over a ship and its crew from the time of its interception in international waters. The Court does not consider that jurisdiction […] arose solely from the control exercised by the Contracting State over the buildings, aircraft or ship in which the individuals were held. What is decisive in such cases is the exercise of physical power and control over the person in question*».

([11]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 21 gennaio 2021, n. 38263 del 2008, *Georgia v. Russia (II).*

([12]) Cfr. la decisione in esame.

diera italiana, né vi erano elementi che potessero fare pensare a un controllo da parte dell'Italia. La sentenza ha richiamato alcuni precedenti ([13]) a conferma del fatto che la *extraterritorialy jurisdiction ratione personae* presuppone un intervento in prevalenza militare sull'equipaggio, come nel caso dell'equipaggio della nave francese che, su ordine delle autorità, era salito a bordo di una imbarcazione mercantile cambogiana in acque extraterritoriali e, con la forza, la aveva costretta a dirigersi al porto di Brest ([14]).

Invece, nel caso in esame, l'equipaggio e il comandante della nave libica hanno agìto in modo autonomo, tanto che non hanno accolto le richieste dell'elicottero italiano, pronto a coordinare le operazioni. Alla stessa stregua, il *Maritime rescue coordination centre* di Roma non era in grado di condizionare le decisioni del comandante dell'imbarcazione libica. Sebbene non abbiano contestato tali conclusioni, i ricorrenti hanno dedotto di essere stati sotto il costante controllo dell'autorità italiana, dal momento in cui, ricevuta la richiesta, il *Maritime rescue coordination centre* ha iniziato la procedura di soccorso, comunicando con le autorità libiche competenti ([15]). Infatti, *the launch of this procedure* sarebbe stato sufficiente a stabilire un legame di *extraterittorially jurisdiction ratione personae* con l'Italia ([16]).

In modo convincente, l'impostazione non è stata accolta dalla pronuncia, la quale ha sottolineato come la procedura di salvataggio sia regolata dalla Convenzione Sar e, pertanto, l'intervento dell'Italia sia stato necessario in quanto adempimento di un obbligo internazionale. Uno Stato può esercitare un potere di controllo nelle acque extraterritoriali qualora ricorrano circostanze eccezionali e solo se il suo intervento costituisca «*an exercise of jurisdiction [...] within the meaning of Article 1 of the Convention*» ([17]).

4. *La zona Sar e la nozione di* extraterritorially jurisdiction - L'obbiettivo della Convenzione Sar è di creare specifiche aree di responsabilità in cui ciascuno Stato svolga una attività di soccorso e di ricerca, con l'obbligo di iniziare le operazioni qualora l'evento ricada nella sua zona ([18]). La risoluzione dell'*In-*

([13]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 31 maggio 2016, n. 11167 del 2012, *Bakanova v. Lithuania*; Corte europea dei diritti dell'uomo 23 febbraio 2012, n. 27765 del 2009, *Hirsi Jamaa and others v. Italy*.

([14]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 29 marzo 2010, n. 3394 del 2003, *Medvedyev and others v. France*.

([15]) Cfr. la decisione in esame, 23.

([16]) Cfr. la decisione in esame, 37.

([17]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 7 luglio 2011, n. 5572 del 2007, *Al Skeini and others v. the United Kingdom*.

([18]) Cfr. Magnosi, *Operazioni di ricerca e salvataggio in mare e traffico di migranti,* in Aa.Vv., *Immigrazione, marginalizzazione, integrazione, loc. cit.,* 175 ss.; Turco Bulgherini, *In mare aperto. Obbligo di soccorso e traffico dei clandestini, loc. cit.,* 140 ss.

ternational maritime organization del 20 maggio 2004, n. 155 / 78 ([19]), ha modificato la Convenzione Sar e, in particolare, si è rafforzata la cooperazione tra i Paesi aderenti, i quali devono provvedere in modo sollecito allo sbarco, previa individuazione di un luogo sicuro ([20]).

Ulteriori indicazioni sono state fornite dalle *Guidelines on the treatment of persons rescued at sea* ([21]), adottate dall'*International maritime organization*. In particolare, è definito il luogo sicuro ([22]) come quello in cui siano garantiti i diritti basilari, e non sempre è tale il più vicino. Anche la permanenza a bordo può essere un *place of safety*, purché i naufraghi non siano esposti a un pericolo attuale ([23]).

Questo concetto è stato ripreso dalla risoluzione del Consiglio di Europa del 21 giugno 2011, n. 1821, secondo la quale nel porto affidabile i diritti fondamentali devono essere rispettati ([24]). Più in generale, per le citate *Guidelines,* il paragrafo 3. 1. 9 dell'annesso alla Convenzione Sar, come modificato dalla risoluzione MSC 155 (78), intende garantire «*that in every case a place of safety is provided within a reasonable time. It is further intended that the responsibility to provide a place of safety, or to ensure that a place of safety is provided, falls on the Contracting Government / Party responsible for the SAR region in which the survivors were recovered*» ([25]).

Pertanto, lo Stato responsabile di una zona Sar deve agire in conformità agli obblighi definiti dalla relativa Convenzione, interpretati alla luce delle successive indicazioni, volte a garantire la salvaguardia dei diritti dei naufraghi. Al

---

([19]) Cfr. l'art. 3 della risoluzione dell'IMO n. 155/78, secondo cui «*the Party responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such co ordination and co-operation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety*».

([20]) Cfr. l'art. 3 della risoluzione dell'IMO n. 155/78, «*the masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships' intended voyage, provided that releasing the master of the ship from these obligations does not further endanger the safety of life at sea*».

([21]) Cfr. la risoluzione MSC 167/78.

([22]) Cfr. l'art. 6. 12 della risoluzione MSC 167/78 definisce il porto sicuro «*a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination*».

([23]) Cfr. l'art. 6. 13 della risoluzione MSC 167/78, secondo cui «*an assisting ship should not be considered a place of safety based solely on the fact that the survivors are no longer in immediate danger once aboard the ship*».

([24]) Cfr. Pinto De Albuquerque, *I diritti umani in una prospettiva europea: opinioni consenzienti e dissenzienti, 2011 – 2015*, Torino, 2015, 65 ss.; Pizzolante, *Diritto di asilo e nuove esigenze di protezione internazionale nell'Unione europea,* Bari, 2012, 34 ss.; Moschella, *Immigrazione e tutela costituzionale dei diritti fondamentali,* in *Immigrazione e condizione giuridica dello straniero* (a cura di Moschella - Buscema), Roma, 2016, 13 ss.

([25]) Cfr. il preambolo della risoluzione MSC 167/78.

di fuori della sua area di influenza, lo Stato conserva un potere di intervento, ma condizionato al fatto che il Paese competente non agisca o si stia organizzando, come nel caso considerato dalla decisione in esame. Ricevuta la richiesta di aiuto da una imbarcazione nella zona Sar libica, il *Maritime rescue coordination centre* di Roma ha avvertito l'autorità competente e, al contempo, le imbarcazioni vicine. Il suo agire è stato coerente con il quadro normativo internazionale.

Al contrario, la nozione di *extrateritorially jurisdiction* presuppone una situazione occasionale straordinaria che induca uno Stato ad assumere un controllo effettivo su una zona extraterritoriale. La Corte europea ha in modo costante riconosciuto che la particolare natura dell'ambiente marino non può giustificare il fatto che in una area gli individui non godano dei diritti garantiti dalla stessa Convenzione ([26]). Due criteri sono richiamati per stabilire se chi lamenti la violazione dei suoi diritti si trovi sotto la *extrateritorially jurisdiction* di uno Stato. Occorre che questo ultimo eserciti un potere sulle persone (*ratione personae*) o su una area (*ratione loci*).

Le autorità italiane hanno agìto nel rispetto del diritto marittimo; l'intervento del *Maritime rescue coordination centre* di Roma nelle acque extraterritoriali al largo della costa libica non è stato occasionale e richiesto da circostanze eccezionali, ma imposto dalla Convenzione Sar, la quale prevede una iniziativa fuori dalla zona Sar in caso di inerzia dello Stato competente o in attesa del momento in cui si organizzi. Pertanto, l'Italia non ha esercitato alcun potere né sulle persone salvate, né sull'area; il suo agire era dovuto, in quanto prescritto dalla Convenzione Sar, la quale, in caso di pericolo in mare, deve essere applicata secondo criteri di carattere cautelativo e di massima prevenzione del pericolo, vista la sua natura e la necessità di tutelare la vita.

CHIARA TINCANI

([26]) Cfr. Corte europea dei diritti dell'uomo 23 febbraio 2012, n. 27765 del 2009, *Hirsi Jamaa and others v. Italy*.

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

UNITED KINGDOM SUPREME COURT 13 NOVEMBRE 2024

Lord Hodge, Deputy President, Lord Sales, Lord Hamblen, Lord Leggatt, Lord Richards
Fimbank Plc v. Kch Shipping Co Limited
Nave *Giant Ace*

Trasporto di cose – Trasporto marittimo – Regole dell'Aia/Aia-Visby – Art. 3.6 – *Time bar* – Erronea riconsegna delle merci a soggetto diverso dal legittimo possessore della polizza di carico.

Riassunto dei fatti – All'inizio del 2018, la portarinfuse «*Giant Ace*» fu designata per il trasporto di 85.510 tonnellate metriche di carbone *non-coking* da un porto indonesiano dell'East Kalimantan ai porti indiani di Jaigarh e Dighi, sulla base di 13 polizze di carico redatte su formulario Congenbill 1994. Le polizze, soggette alla Convenzione di Bruxelles del 1924, modificata dal Protocollo di Visby del 1968, incorporavano i termini di un contratto di *voyage charterparty* datato 20 febbraio 2018 ed espressamente regolato dalla normativa inglese. Il vettore (*demise charterer*) era KCH Shipping Co Ltd. La banca Fimbank Plc finanziò l'acquisto del carico, diventando così legittima titolare delle polizze di carico («*lawful holder of the bills of lading*»), nonché del connesso diritto ad agire ai sensi del *Carriage of Goods by Sea Act* 1992. Nell'aprile 2018, la merce, dopo essere stata scaricata dalla nave, fu erroneamente riconsegnata a soggetti non legittimati dietro la mera esibizione di lettere di garanzia, senza la presentazione delle polizze di carico originali. Fimbank Plc avviò un procedimento arbitrale contro il vettore KCH Shipping Co Ltd, chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti all'erronea riconsegna del carico («*misdelivery*»). Il vettore eccepì l'estinzione dell'azione ai sensi dell'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby, essendo la domanda stata proposta oltre i 12 mesi dalla data in cui avrebbe dovuto essere eseguita la riconsegna. Il collegio arbitrale ritenne che il termine estintivo annuale di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby dovesse applicarsi anche nei casi in cui la riconsegna erronea delle merci fosse avvenuta successivamente alla scaricazione. La banca soccombente propose quindi appello, limitatamente a due questioni di diritto: in primo luogo, se l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby potesse applicarsi anche alle azioni per erronea riconsegna avvenuta post-scaricazione; in secondo luogo, se la clausola 2(c) del formulario Congenbill 1994 escludesse l'applicazione del *time bar* previsto dal suddetto articolo. Pur sulla base di una motivazione in parte divergente rispetto a quella adottata dagli arbitri, la *Court of Appeal* respinse l'impugnazione. Fimbank Plc decise, pertanto, di adire la Corte Suprema del Regno Unito.

Il termine estintivo di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby si applica alle pretese risarcitorie conseguenti all'erronea riconsegna delle merci anche

qualora quest'ultima avvenga successivamente alla scaricazione ([1]).

Ragioni della decisione – 1. The international carriage of goods by sea is almost invariably governed either by the Hague Rules, a 1924 international convention for the unification of rules of law relating to bills of lading, or the Hague Visby Rules, the Hague Rules as amended by the 1968 Brussels Protocol (the "Protocol"). The Hague or Hague Visby Rules have been ratified by more than 95 states across the world. Where not compulsorily applicable, they are widely contractually incorporated into bills of lading, charterparties and other contracts of affreightment, often through a clause paramount.

2. Both the Hague Rules and the Hague Visby Rules provide in article III, rule 6 that the carrier will be discharged from "all liability" unless suit is brought within one year of the delivery of the goods or the date when they should have been delivered. The central issue on this appeal is whether this one year time limit applies to claims which arise after discharge of the goods from the vessel and specifically to misdelivery claims. Misdelivery occurs where the carrier delivers the goods without production of the bill of lading to a person not entitled to receive them.

3. Although the contract of carriage in the present case was governed by the Hague Visby Rules, it is common ground that the principal issue to be addressed on the appeal is whether the one year time limit in article III, rule 6 of the Hague Rules applies to the claims. If it does, then article III, rule 6 in the Hague Visby Rules, which is more widely expressed, necessarily does so. If it does not, then the issue is whether the amendments made to article III, rule 6 by the Protocol extend the application of the one year time limit to such claims.

Factual background

4. The claim for misdelivery relates to a cargo of approximately 85,510 mt of steam (non-coking) coal (the "Cargo"). The Cargo was shipped aboard the vessel "GIANT ACE" (the "Vessel") at East Kalimantan, Indonesia, for carriage to, and discharge and delivery at, Indian ports, under 13 bills of lading (the "Bills of Lading") all dated either 4 or 14 March 2018.

5. The cargo claimant and appellant is a bank incorporated in Malta (the "Bank").

([1]) V. la nota di G. Milillo, a p. 783.

6. The carrier defendant and respondent was the demise charterer of the Vessel and the contractual carrier under the Bills of Lading (the "Carrier").

7. The Bills of Lading were on the 1994 Congenbill form and incorporated the terms of a voyage charterparty dated 20 February 2018 between Classic Maritime Inc Ltd. and Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. (the "Charterparty"). The Charterparty was expressly governed by English law which was thereby made the law applicable to the bill of lading contracts.

8. The Charterparty provided that it would have effect subject to the Hague Visby Rules and that those Rules "shall apply to any bill of lading issued under this charterparty" (clause 13.10). The Hague Visby Rules were thereby incorporated into the Bills of Lading which also on their reverse provided in clause 2(c) that:

"The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel [or] while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals."

9. The Cargo was discharged by the Vessel at the Indian ports of Jaigarh and Dighi between 1 and 18 April 2018 against a letter of indemnity and without production of the Bills of Lading.

10. The Cargo had been purchased by the Bank's customer and borrower, Farlin Energy & Commodities FZE ("Farlin"), between April and June 2018 with financing provided by the Bank. Farlin then sold it to various sub-buyers. The Bank alleges that it took security by way of a pledge of the Bills of Lading and thereby became the holders of the Bills of Lading with rights of suit under the Carriage of Goods by Sea Act 1992. The Bank further alleges that it was unable to collect payment for the cargo or of the financing provided for Farlin's purchase of the Cargo.

11. The Bank's case is that the Carrier misdelivered the Cargo to persons who were not entitled to receive it, without presentation of the original Bills of Lading. It further alleges that such misdelivery took place after discharge; this is not accepted by the Carrier but is assumed to be factually correct for the purposes of this appeal.

12. The Carrier's case is that the Bank's claim is time-barred as suit was not brought within the one year time limit provided in article III, rule 6 of the Hague Visby Rules. Its defence has not yet been served pending the outcome of these proceedings and the determination of the time bar question.

The proceedings

13. The Bank commenced arbitration proceedings against the Carrier on 24 April 2020, claiming damages for misdelivery of the Cargo. This was more than 12 months after the Cargo was delivered or should have been delivered within the meaning of article III, rule 6 of the Hague Visby Rules.

14. In January and February 2021 the arbitral tribunal, consisting of Ms Julia Dias QC (now Dias J), Sir Bernard Eder (formerly Eder J) and Mr Timothy Young QC (the "Tribunal"), ordered the determination of a number of preliminary issues, including the questions (i) whether article III, rule 6 of the Hague Rules or the Hague Visby Rules applies in principle where delivery of the cargo only occurs after discharge and (ii) whether the claim was time-barred. Following a hearing in July 2021, the Tribunal issued a Partial Final Award dated 1 September 2021 answering both questions affirmatively.

15. Permission to appeal was granted on 22 December 2021 by Butcher J in respect of the following questions of law:

1) Whether article III, rule 6 of the Hague Visby Rules applied to claims for misdelivery of goods after the goods have been discharged from the vessel; and

2) Whether clause 2(c) of the 1994 Congenbill form operates to exclude the operation of the article III, rule 6 time bar.

16. The appeal was heard on 28 July 2022 before Sir William Blair sitting as a judge of the King's Bench Division. He gave judgment dismissing the appeal on 28 September 2022: [2022] EWHC 2400 (Comm); [2023] 1 All ER (Comm) 736. He granted permission to appeal from his decision to the Court of Appeal.

17. That appeal was heard on 25 and 26 April 2023 before Males, Popplewell and Nugee LJJ. In its judgment dated 24 May 2023 the Court of Appeal dismissed the appeal: [2023] EWCA Civ 569; [2023] Bus LR 1464. The lead judgment was given by Males LJ with which Popplewell and Nugee LJJ agreed. In relation to the Hague Rules the court held that article III, rule 6 did not apply to misdelivery after discharge. It reasoned that as article III, rule 6 is a part of the Rules to which the contract is made subject by article II, logically its application cannot extend beyond the scope of the Rules themselves as defined by articles I and II. Otherwise, article III, rule 6 would be "a cuckoo in the Hague Rules nest" (para 49). In relation to the Hague Visby Rules, however, it held that article III, rule 6 did apply to misdelivery after discharge, a conclusion which is "consistent with the language and purpose of the

rule, as the *travaux préparatoires* make clear beyond any reasonable doubt" (para 83).

18. The Supreme Court (Lord Hodge, Lord Leggatt and Lord Stephens) granted permission to appeal on 23 October 2023.

The Issues

19. The agreed issues for determination are:

1) Does article III, rule 6 of the Hague Visby Rules apply to claims for misdelivery of cargo occurring after discharge has been completed?

2) If so, does clause 2(c) of the 1994 Congenbill form of bill of lading have the effect of disapplying the provisions of the Hague Visby Rules (including the time bar in article III, rule 6) to events occurring after discharge was completed?

3) If not, does the article III, rule 6 Hague Visby Rules time bar nevertheless apply contractually under the Bills of Lading to claims for misdelivery of cargo occurring after discharge?

The legal framework

The Hague Rules

20. A detailed history of the background to the adoption of the Hague Rules can be found in the article by Michael F Sturley: *The History of COGSA and the Hague Rules*, Journal of Maritime Law and Commerce [1991] Vol 22 at pp 1-32. In summary, they involved an attempt to harmonise and standardise the terms and rules applicable to the international carriage of goods by sea under contracts of carriage covered by bills of lading. They represented a pragmatic compromise between the interests of shipowners and cargo interests. The shipowners' freedom to contract on terms involving a wide variety of liberties and exemption clauses was restricted and they were made subject to defined responsibilities and liabilities and entitled to defined rights and immunities – see, for example, *Riverstone Meat Co Pty Ltd. v Lancashire Shipping Co Ltd. (The Muncaster Castle)* [1961] AC 807, 836 (Viscount Simonds); *Transworld Oil (USA) Inc v Minos Compania Naviera SA (The Leni)* [1992] 2 Lloyd's Rep 48, 52-53 (Judge Diamond QC); *Effort Shipping Co Ltd. v Linden Management SA (The Giannis NK)* [1998] AC 605, 621 (Lord Steyn).

21. The full text of the Hague Rules, as scheduled (with appropriate amendments) to the Carriage of Goods by Sea Act 1924, is appended to this judgment.

22. Article I contains various definitions. These include:

«(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such

document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charterparty from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship».

23. Article II provides:

«Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth».

24. The responsibilities and liabilities of the carrier are set out in article III, which provides:

«1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to—

a) Make the ship seaworthy.

b) Properly man, equip, and supply the ship.

c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried».

25. Article III, rule 6 provides for notice of loss or damage to be given and its third paragraph contains the one year time bar:

"Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods."

26. Article III, rule 8 renders null and void any attempt by the carrier to avoid or lessen the liability for which the Rules provide:

"Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. …"

27. Rights and immunities of the carrier are set out in article IV which identifies the circumstances in which the carrier shall not be responsible for loss or damage. In relation to the obligation of seaworthiness under article III, rule 1, the relevant provision is article IV, rule 1. This is limited to cases in which the carrier discharges the burden of proving that he has exercised due diligence. In relation to the obligation properly and carefully to care for the goods under article III, rule 2, the relevant provision is article IV, rule 2 which provides a list of general exceptions. 28. Article V allows the carrier to "surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities".

29. Article VII sets out when the carrier is allowed to contract otherwise than as set out in the Rules:

«Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea».

The Hague Visby Rules

30. A helpful history of the developments leading to the amendments made by the Hague Visby Rules can be found in the influential article by Anthony Diamond QC, *The Hague Visby Rules* [1978] LMCLQ 225. In summary, the Hague Rules had broadly succeeded in producing standardisation of the terms and rules governing bills of lading and in redressing the imbalance which had previously existed between the risks borne by shipowners and cargo interests. Nevertheless, some 50 years after the adoption of the Hague Rules it was considered that it was time that they be reviewed. In 1959 the Comité Maritime International ("CMI") at its

conference at Rijeka instructed a sub-committee to study amendments to the Hague Rules. The sub-committee produced a limited number of positive recommendations for possible amendments and suggested that these might be embodied in an additional Protocol to the 1924 Convention. In 1963 the CMI Conference adopted the text of a draft Protocol. This was discussed at the Brussels Diplomatic Conference in May 1967 and February 1968. The leader of the British delegation at that conference was Lord Diplock. A final Protocol was signed on 23 February 1968.

31. No major amendments to the Rules were made by the Protocol. The changes made were to limitation of liability; the availability of the defences and limits of liability provided for in the Rules to claims in tort; the conclusive effects of bills of lading when transferred to a third party acting in good faith; the time bar and the application of the amended Rules. 32. The amendment made to article III, rule 6 was to the third paragraph of the rule. This now provided:

"Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen."

33. Paragraph 6*bis* allowed for a longer time limit in prescribed circumstances in actions for an indemnity against a third person.

The approach to the interpretation of the Hague and Hague Visby Rules

34. The proper approach is set out in *Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The CMA CGM Libra)* [2021] UKSC 51; [2021] Bus LR 1678 at paras 34 to 42. In summary:

1) International conventions should in general be interpreted by reference to broad and general principles of interpretation rather than any narrower domestic law principles.

2) The relevant general principles include article 31.1 of the Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 which provides: "A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose."

3) They also include article 32 of the Vienna Convention which provides that recourse may be had to «supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion" in order "to confirm the meaning" or "to determine the meaning» when it is "ambiguous or obscure" or "leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable".

4) Regard may therefore be had to the travaux préparatoires ("the travaux") as a supplementary means of interpretation of the Hague Rules.

5) In considering the object and purpose of the Hague Rules it is appropriate to have regard to their history, origin and context.

6) It may also be appropriate to have regard to the French text of the Rules, as this is the official and authoritative version.

7) International conventions should be interpreted in a uniform manner and regard should therefore be had to how they have been interpreted by the courts of different countries. This will be particularly important if there is shown to be a consensus among national courts in relation to the issue of interpretation.

Issue 1: Does article III, rule 6 of the Hague Visby Rules apply to claims for misdelivery of cargo occurring after discharge has been completed?

35. As was common ground, in order to answer this question it is first necessary to consider whether article III, rule 6 of the Hague Rules would apply to such claims. This will be addressed under the following headings: (1) Ordinary meaning: (2) Context; (3) Object and purpose; (4) The travaux; (5) The English authorities; (6) International case law, and (7) Textbooks and commentaries.

(1) Ordinary meaning

36. The critical provision is the third paragraph of article III, rule 6 which provides:

"In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered."

37. As a matter of language, there are a number of indicators that this provision is intended to be of wide application.

38. First, it is introduced by the phrase "In any event". This indicates that the time bar is to apply in any and every case. This is supported by the French text: «en tout cas».

39. Secondly, it is to apply to «all liability». This indicates that the time bar applies to any liability, however it may arise, and is not limited, for example, to liabilities arising under the Rules. As such, the time bar is not just a feature of the Hague Rules obligations and is not inextricably tied thereto. This suggests a broader purpose.

40. Thirdly, it does not refer to loss or damage to the goods but to claims «in respect of» loss or damage. This indicates that it is not lim-

ited to physical loss or damage to the goods but covers loss or damage which is related to those goods, such as claims for financial loss.

41. Fourthly, the effect of the time bar involves absolute finality. «All» liability is «discharged».

(2) Context

42. The immediate context of the time bar provision is that it appears in a rule which is focusing on what is to happen at and from the time of "delivery" of the goods. In many cases delivery will take place after discharge of the goods from the vessel. This rule recognises the significance of the difference between delivery and discharge as it is the only rule which refers to "delivery" as opposed to "discharge".

43. Delivery relates to the transfer of possession of the goods to the person entitled to receive them and marks the completion of the contract of carriage under the bill of lading. Discharge relates to a physical operation. Such an operation is different conceptually and often in time to delivery.

44. Delivery has a particular significance in the context of carriage of goods by sea and indeed any bailment. The carrier acknowledges in the bill of lading the apparent order and condition of a stated quantity of goods on shipment (see article III, rules 3 and 4). Delivery of a lesser quantity of goods or of goods which do not reflect their acknowledged apparent order and condition is a prima facie breach of the contract of carriage. The rights in respect of such a breach arise at the time of delivery and it is then for the carrier to show that there has been no breach of duty or none for which it is contractually responsible. It is not necessary for the cargo owner to aver how loss or damage has been caused to the goods or when it occurred. It has a cause of action as a result of the goods not being delivered in the quantity or apparent order and condition acknowledged by the bill of lading. Given that legal context, it is entirely understandable that any time limit should be centred on and run from the time of delivery and be linked to the fact of short or damaged delivery, not the precise cause thereof. 45. The importance of delivery is emphasised in the other parts of rule 6. The first paragraph of the rule deals with giving notice of loss or damage to the goods before or at the time of delivery. Unless such notice is given the receipt of the goods is prima facie evidence of delivery of them as described in the bill of lading. Since delivery often occurs after discharge, in many cases the need to consider giving a notice, the giving of a notice and the deadline for so doing will relate to a period of time subsequent to discharge. This is necessarily the case in relation to the reference in the first paragraph

to the giving of a notice in respect of loss or damage which is not apparent within three days of delivery.

46. The second paragraph relates to joint surveys or inspections. Again, this may often occur after discharge of the goods. Indeed, this is borne out by the fourth paragraph which concerns the giving by the carrier and the receiver of reasonable facilities for inspection and tallying of the goods. The receiver will only be in a position to give such facilities after the goods have been discharged.

47. Since the subject matter of rule 6 as a whole is delivery rather than discharge, and, in many cases, what is to be done after discharge, it supports an interpretation of the time limit in paragraph 3 by which it can apply to events after discharge and up to and including delivery.

48. Mr Christopher Smith KC for the Bank submitted that the reason that rule 6 refers to delivery is that in many cases a receiver is unlikely to know whether there is a need to give notice of loss or damage or bring suit until delivery occurs. It is therefore a sensible time deadline to impose. Even if that be so, it does not detract from the fact that the rule is regulating what is to be done after discharge and the consequences thereof, nor does it adequately reflect the contractual importance of delivery.

49. Turning to the wider context, Mr Smith's key submission was that the period of responsibility provided for under the Rules is limited to the period between the commencement of loading and the completion of discharge and that the time bar equally relates and relates only to breaches of duty which occur during that period of responsibility.

50. Mr Smith relied on the fact that article I(b) defines a "contract of carriage" as being one that only relates to "the carriage of goods by sea" and that the "carriage of goods" is defined in article I(e) as covering "the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship".

51. He then stressed that article II provides that in relation to "every contract of carriage of goods by sea" the carrier is to be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities, which are set out in the Rules "in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of" the goods. He submitted that this clearly sets out the beginning and the end of the carrier's responsibility under the Rules by reference to loading and discharge.

52. He further submitted that this is borne out by article VII under which the carrier or shipper can contract out of the Rules in respect of the care of the goods "prior to the loading on and subsequent to the

discharge from" the ship. This confirms that article III, rule 8, which renders null and void terms which avoid or lessen the carrier's liability, only applies during the period from loading to discharge.

53. In summary, he submitted that articles I and II define the scope of the Hague Rules. Article I provides that the Rules apply to the carriage of goods by sea, beginning with loading and ending with discharge. Article II provides that the responsibilities, liabilities, rights and immunities contained in the Rules (that is to say articles III and IV) apply to loading, discharging and everything in between – but not to the period before or after that period of responsibility. There is nothing in the wording of those provisions, or any others in the Rules, which indicates that the scope of the Rules extends beyond discharge, and this is confirmed by the terms and scope of operation of article VII and article III, rule 8.

54. I agree with much of Mr Smith's submissions. In particular, I agree that the Hague Rules set out what has been generally referred to as a "period of responsibility" during which the carrier is subject to minimum responsibilities and liabilities, which cannot be reduced, and entitled to maximum rights and immunities set out, which cannot be increased. During that period there can be no avoidance or lessening of such liabilities – article III, rule 8. After that period there may be – article VII. This is permissible under article III, rule 8 as that rule only applies "otherwise than as provided in these Rules" and article VII does so provide. I also agree that that period of responsibility begins with the commencement of loading and ends with the completion of discharge. Those operations bookend the period of responsibility.

55. Where I disagree with Mr Smith is in his assertion that the Rules are only concerned with that period of responsibility. As discussed above, it is clear, for example, that article III, rule 6 is concerned with the period up to delivery, including events which occur after discharge.

56. Similarly, article III, rule 3, which concerns the carrier's obligation to issue a bill of lading where goods have been received into its charge prior to shipment, is concerned with the period prior to loading and events during that time. It provides for the issue of a "received for shipment" bill which acts as a receipt for the goods before loading and shipment on board the vessel. It states: "After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading …". It therefore provides for an obligation on the carrier which arises from receipt, not loading. Rule 4 deals with the effect of such a bill as *prima facie* evidence of receipt.

57. Article III, rule 7 then provides for the issuance by the carrier upon the loading of the goods of a «shipped» bill of lading in replacement of any 'received for shipment' bill of lading provided in accordance with Rule 3: »After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a 'shipped' bill of lading […]».

58. A different example of the Rules being concerned with matters outside the period of responsibility is article III, rule 1 which imposes an obligation on the carrier to exercise due diligence to make the ship seaworthy «before» the voyage. This will often relate to what is or is not done prior to loading and is an obligation «independent of time» – per Devlin J in *Pyrene Co Ltd. v Scindia Steam Navigation Co Ltd.* [1954] 2 QB 402, 416.

59. Turning to article III, rule 6, its reference to "all liability" is clearly capable of applying to liabilities which arise otherwise than by reason of the breach of the Rules and, if so, to liabilities which may not be confined to the period of responsibility under those Rules.

60. Whilst the Bank does get some assistance from the general structure and content of the Rules and their identification of a period of responsibility, I do not consider that this is determinative given, in particular, the wider application of some rules, including article III, rule 6 within which the time bar is placed. Nor is this inconsistent with article II. This does not apply to the operations identified therein but «in relation to» them. This allows for a penumbra around the period of responsibility during which other rules may apply.

61. For completeness, I should record that I reject the submission of Mr Rainey KC for the Carrier that the time bar in article III, rule 6 does not fall within the «responsibilities and liabilities» or «rights and immunities» referred to in article II. I consider that it is clearly a right or immunity to which the carrier is entitled, albeit it is of a different nature to the main rights or immunities set out in article IV, such as the general exceptions in article IV, rule 2. I also do not accept Mr Rainey's submission that the rights and immunities referred to in article II are only those set out article IV. Whilst it is correct that the general scheme of the Rules is that responsibilities and liabilities are set out in article III and rights and immunities in article IV, this is not exclusively so. Article III, rule 5, for example, expressly confers on the carrier a "right" to an indemnity in respect of loss or damage suffered as a result of inaccurate particulars furnished by the shipper for the bill of lading.

62. I should also add that, as Mr Rainey accepted, a consequence of so interpreting the Rules is that it would be possible for a different

time limit to be agreed for claims arising after discharge, since after the period of responsibility ends it is article VII rather than article III, rule 8 which applies. Given the wide international recognition and acceptance of a one year time limit for claims against a sea carrier, it is unlikely that there will be many cases where a different time limit is sought or agreed.

(3) Object and purpose

63. As with any time bar, the main object and purpose of the article III, rule 6 time bar is finality. It ensures that the need for factual investigation is identified reasonably close in time to the events which have to be investigated. It also ensures that once the deadline has passed accounts or books can be closed.

64. This object and purpose is best met if all related claims are covered by the time bar. It makes little sense, for example, to have a time bar for claims for breach of the Rules, but not for contractual or tortious claims based on the same or substantially the same facts. It also makes little sense to have a time bar which applies to some claims arising out of the carrier's care and custody of the goods, but not to other such claims, particularly where the dividing line will turn on factual niceties such as precisely how or when discharge has been completed. An all-embracing time bar regime serves that object and purpose much better than a split regime.

65. The practical difficulties arising out of the operation of a time bar dependent upon the completion of discharge and how they would undermine the purpose of a time bar was a point highlighted by the Tribunal. As they stated:

«126. … many, indeed most, deliveries will be at some point after discharge over the ship's rail: goods may be put into the stevedore's warehouse or customs control and delivery to the receiver will be made from there sometime later. Of course, the receiver may have his own designated stevedore and warehouse in the port or he may have a special agency relationship with the stevedore, so that delivery to the stevedore *is* delivery to the receiver. But these are matters outside the control, and often outside the knowledge, of the carrier. It would, in our view, be odd if the critical distinction (for present purposes and for the purposes of the carrier being able to 'close his books') were to be dependent on such unknown serendipities. There is no obvious analytical reason why it should and, in our view, no sound commercial reason since the receiver has control over when and how he surrenders his bill of lading and how he organises the receipt of goods ashore. He knows full well when deliv-

ery should have been given, whereas the carrier will often be unaware of such matters, but still anxious to 'close his book' after the relatively generous one year limitation period found in article III, rule 6.

127. There is a related issue on Mr Berry's case [for the Bank] of how long a period after discharge over the ship's rail is critical to the operation of the time bar if, as he accepted, precise concurrency is not required. In one sense, save in the case of the receiver using his own tackle and taking delivery from the ship's hold, every discharge involves goods passing over the ship's rail and a delivery of them to a receiver sometime after. Mr Berry did not suggest that a short period of time (from ship's rail to dock floor) would take the case outside the embrace of article III, rule 6. So, if a short period is not enough but, as Mr Berry must say, a longer period does take the case outside article III, rule 6, how long is that period? Where the goods are taken from the ship's crane into a truck operated by the port and then transported to a warehouse within the port and so on according to the particular circumstances of the receiver and/or in the port organization, there is a host of possibilities and distinctions. However, we can see no sound objective reason for applying fine distinctions to identify *when exactly* there is the watershed for the application or disapplication of article III, rule 6. There are, in our view, very powerful reasons for not involving fine distinctions, not least in the light of the object of the Rules…».

66. The practical importance of an all-embracing time bar was also emphasised by the Tribunal:

«134 … misdelivery post discharge should have no special effect taking it outside the scope of article III, rule 6 of the Hague Visby Rules. Quite the reverse; it may generate a consistent 'whole' which does not descend into overrefined detail whereby a claim might be held to be time-barred if no positive assertion is made that the carrier has in fact delivered 'lost' cargo to someone else, but time-barred if such a positive assertion is made. There is nothing in article III, rule 6 which dictates that its application is dependent on what specific allegations are made or when they are made. It would be odd if a general allegation of loss out of time could be converted into a timeous allegation by the addition (perhaps later) of a plea of misdelivery. After all, article III, rule 6 is concerned with (and only with) whether 'suit' is commenced, not what the allegations are».

67. A further way in which finality is undermined with specific reference to misdelivery claims was highlighted in the discussions leading up to the amendments made by the Protocol to article III, rule 6. Where

delivery is not given against presentation of a bill of lading, the carrier will almost invariably be provided with a letter of indemnity or similar guarantee. The sub-committee which produced the draft protocol noted that a "recurrent practical problem" was how long a person who provided such an indemnity or guarantee had to keep it open. It stated that a fixed time limit for misdelivery claims would be both "useful and practical", would have the "great advantage" of addressing this problem and would be in the interests of cargo owners and their insurers (Report of CMI Sub-Committee on Bill of Lading Clauses (1959) as published by the CMI Stockholm Conference (1963), p 77). This illustrates how the time bar should not be seen as being solely in the interests of the carrier. All parties concerned may benefit from finality.

(4) The travaux

68. Mr Smith relied, in particular, on the discussions relating to the use of the words "discharge" and "delivery":

1) During the First Plenary Session in October 1923 the sub-committee considered the scope of the Rules when considering article I(b). One delegate, Mr Sindballe, "recalled that he had earlier proposed that the carrier would be held responsible for the goods until delivery". However, he did not repeat this proposal because "he saw no chance of having it adopted" (at p 118 of the travaux published by the CMI).

2) Article I(e) had been the subject of a lengthy discussion during the earlier Conference in October 1922. The initial proposal was that it should cover the period from loading of the goods to delivery, although the word «delivery» was used to mean «delivery from the ship» as opposed to delivery at a later point (p. 137). There was then a debate about the use of the word «delivery», and instead it was agreed the word used would be "discharged" (p. 138-139). In the context of that wording, there was a specific debate about the fact that in some jurisdictions the carriage of goods lasts until delivery to the consignee. During a later discussion the Chairman noted at p 140 that this varied across different jurisdictions and made it clear that «it had not been intended in this international convention to consider anything other than the time the goods were on board the ship». He went on to state that «as discharge precedes delivery and as article 3(4) dealt only with the voyage on board the ship, up to the time of discharge, any claim for later damages would have to be made under general law, national legislation or special conventions, the draft convention having nothing to do with these cases».

(3) The original (1921) wording proposed for article VII would have allowed carriers to exempt liability «subsequent to the unloading from

the ship» (p. 668). This was changed in 1922 to «subsequent to delivery from the ship» (p. 669) and the text adopted was then changed to «subsequent to discharge» (p. 669). During the discussion of article VII one delegate, Mr Rudolf, asked whether this provision was necessary given that «[i]n the definition the whole spirit of this Code is dealing with carriage of goods from the time when the goods are received on the ship's tackle till the time they leave the tackle». Sir Norman Hill, the Secretary of the Liverpool Steam Ship Owners' Association, answered that if a through bill of lading was at issue, it needed to be made «perfectly clear that the same document, the same bit of paper, will serve two purposes. One covers a contract of carriage, the whole of which comes under this Code. Other clauses in that same bit of paper cover operations which are entirely outside the Code». The Chairman agreed, noting that «[w]e are embarking on an uncharted sea, and it is better to get such certainty as can be secured» (p. 668-669).

69. Mr Smith submitted that these excerpts from the travaux show that the clear intention of the Rules was to create a regime that applied to, and only to, the period beginning with loading and ending with discharge. The intention of those involved in drafting the Hague Rules was that the carrier should be subject to the responsibilities, liabilities, rights and immunities of the Rules when they are carrying goods by sea and not when they are, for instance, a bailee of cargo stored ashore after discharge.

70. These passages confirm what I have already accepted, namely that the intention was that there should be what has become known as a "period of responsibility" during which the carrier is subject to the minimum responsibilities and liabilities and entitled to the maximum rights and immunities set out in the Rules, commencing on loading and ending on discharge, outside of which the carrier would enjoy freedom to contract. They do not, however, address the issue of whether no Rules should apply outside that period, still less whether the article III, rule 6 time bar should do so.

71. In relation to the time bar, the main debate was as to the length of the period. Given the historical context, the fixing of a one year limit was seen as a "big win" for cargo interests. As such, it would have been perceived to be in their interests for its application to be as all-embracing as possible. As to that, there are indications to support such an intention. So, for example, in the International Law Association 1921 Conference Lord Phillimore queried the Rule 6 text which was adopted and suggested:

«I think it ought to be put in some quite different way (I have not thought how) to show that it is a contract by the shipper that he will not sue after 12 months. I think the real way to put it is something of this sort: 'and the consignee undertakes to make no claim unless he brings it within 12 months' - something of that kind».

72. The objectives which article III, rule 6 sought to achieve were helpfully summarised by Judge Diamond QC in *Transworld Oil (USA) Inc v Minos Compania Naviera SA* [1992] 2 Lloyd's Rep 48 (*"The Leni"*) as follows (at p. 53):

"The purpose of the Hague Rules was to achieve a balanced compromise between the interests of cargo-owners and the interests of the carriers. There were a number of objectives which article III, rule 6 sought to achieve; first, to speed up the settlement of claims and to provide carriers with some protection against stale and therefore unverifiable claims; second, to achieve international uniformity in relation to prescription periods; third, to prevent carriers from relying on 'notice-of-claim' provisions as an absolute bar to proceedings or from inserting clauses in their bills of lading requiring proceedings to be issued within short periods of less than one year".

(5) The English authorities

73. With regard to its ordinary meaning, a number of English authorities have emphasised the width of the wording of article III, rule 6.

74. In relation to the phrase «in any event», in *Parsons Corpn v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger (The Happy Ranger)* [2002] EWCA Civ 694; [2002] 2 All ER (Comm) 24 Tuckey LJ stated as follows in relation to the same expression used in article IV, rule 5 (at para 38):

«I think the words 'in any event' mean what they say. They are unlimited in scope and I can see no reason for giving them anything other than their natural meaning».

75. In *Daewoo Heavy Industries v Klipriver Shipping (The Kapitan Petko Voivoda)* [2003] EWCA Civ 451; [2003] 1 All ER (Comm) 801 another case concerning article IV, rule 5, Longmore LJ stated as follows (at para 16):

«Once the problem is treated purely as a question of construction the words 'in any event' become very important. Their most natural meaning to my mind is "in every case"».

It should, however, be noted that he referred for support to the French text of "en aucun cas" (the French text for article III, rule 6 being «en tout cas»).

76. In relation to the words «all liability», in *Port Jackson Stevedoring Pty Ltd. v Salmond and Spraggon (Australia) Pty Ltd.* [1981] 1 WLR

138 *(«The New York Star»)*, which concerned a clause in a bill of lading that was in substance identical to article III, rule 6, Lord Wilberforce stated as follows (at p 145):

«Clause 17 is drafted in general and all-embracing terms … It cannot be supposed that it admits of a distinction between obligations in contract and liability in tort — 'all liability' means what it says».

77. In relation to the words «in respect of loss or damage», in *Cargill International SA v CPN Tankers (Bermuda) Ltd. (The Ot Sonja)* [1993] 2 Lloyd's Rep 435 (a case on section 3(6) of the United States Carriage of Goods by Sea Act 1936, which is the counterpart of article III, rule 6 of the Hague Rules) the Court of Appeal held (at pp 443-444), following *Goulandris Brothers Ltd. v B Goldman & Sons Ltd.* [1958] 1 QB 74, that the words «loss or damage» referred to any loss or damage related to the goods, and were not limited to physical loss or damage.

78. As to the absolute nature of the «discharge» of liability under article III, rule 6, in *Aries Tanker Corpn v Total Transport Ltd.* [1977] 1 WLR 185 (*"The Aries"*) the House of Lords held that it is a time bar of a special kind which extinguishes the claim. After the expiry of the one year the claim ceases to exist and cannot be introduced for any purpose into legal proceedings, whether by defence or set off or in any way whatsoever (see the speech of Lord Wilberforce at p 188 C-G).

79. With regard to context, there are a number of authorities in which reference has been made to the carrier's period of responsibility under the Hague Rules as commencing on loading and completing on discharge.

80. In *Gosse Millard Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd.* [1927] 2 KB 432 Wright J (at p 434) referred to the Hague Rules «period of responsibility» and observed that «[t]he word 'discharge' is used, I think, in place of the word 'deliver', because the period of responsibility to which the Act and Rules apply (article I (e)) ends when they are discharged from the ship».

81. In *Pyrene Co Ltd. v Scindia Steam Navigation Co Ltd.* [1954] 2 QB 402 Devlin J held that in that case the loading operation as a whole was governed by the Hague Rules, observing (at p 416) that loading is «the first operation in the series which constitutes the carriage of goods by sea; as 'when they are discharged' denotes the last».

82. In *The Arawa* [1977] 2 Lloyd's Rep 416 Brandon J observed (obiter) that under the Hague Rules «[t]he sea carriage is defined as … ending with their discharge from, the ship … (article I definitions (d) and (e))" (p 424) and that "the liability of the carrier for loss of or damage

to the goods before the beginning, or after the end, of the sea carriage … is not governed by the rules at all» (p. 425). 83. All these general statements are, however, consistent with there being a period of responsibility during which the carrier is subject to the minimum responsibilities and liabilities and entitled to the maximum rights and immunities set out in the Rules. They do not address the question of whether this means that none of the Rules operate outside that period or specifically whether the article III, rule 6 time bar does so.

84. With regard to the object and purpose of the article III, rule 6 time bar, there are a number of authorities which emphasise that it is to achieve finality and to enable accounts and books to be closed. For example:

1) «…. to provide for the discharge of these claims after 12 months meets an obvious commercial need, namely, to allow shipowners, after that period, to clear their books» – per Lord Wilberforce in *The Aries* at p 188.

2) «The inference that the one-year time bar was intended to apply to all claims arising out of the carriage (or miscarriage) of goods by sea under bills subject to the … Rules is in my judgment strengthened by the consideration that article III, para 6 is, like any time bar, intended to achieve finality and, in this case, enable the shipowner to clear his books» - per Bingham LJ in *Cia Portorafti Commerciale SA v Ultramar Panama Inc* [1990] 3 All ER 967 («*The Captain Gregos*») at pp 973 j to 974 a.

85. In *The Ot Sonja* the Court of Appeal held that having a "split regime" of time limits, as opposed to one where the scope of the limitation provisions is co-extensive with the carrier's liabilities, would be «repugnant» to the purpose of the time bar clause (see the judgment of Hirst LJ at p 444, accepting counsel's arguments at p 443).

86. With regard to the scope of the application of article III, rule 6, in *The Ot Sonja* it was held that it applied to goods which were never in fact loaded on the vessel – ie to goods which never came within the carrier's period of responsibility under the Rules. In that case it was alleged that the vessel presented for loading with tanks that were dirty and unsuitable for the carriage of the cargo and that this necessitated the cleaning of the vessel's tanks and consequent delay which caused the claimant financial loss and expense, including in respect of goods which were not loaded due to the delay. The court held that the claim was time-barred. As Hirst LJ stated (at p. 444):

"Where, as is alleged here, goods destined for the vessel were not loaded due to the delay, it seems to me that any resulting loss or dam-

age is manifestly 'in relation to goods', seeing that, adopting Devlin J's test in the *Adamastos* case, it arises in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods."

87. Similarly, in *Linea Naviera Paramaconi SA v Abnormal Load Engineering Ltd.* [2001] 1 All ER (Comm) 946 ("*The Sophie J*") it was held that the time bar applied to a claim «in respect of events occurring before loading begins» (per Tomlinson J at para 15). In that case a claim was brought in respect of idle time of equipment and personnel assembled in order to carry out the loading of cranes onto a barge. This was held to be sufficiently closely associated with cargo shipped or intended to be shipped to fall within article III, rule 6.

88. In *The New York Star* a contractual time bar in materially the same terms as article III, rule 6 was held to apply to goods which had been wrongly delivered to thieves without production of the bill of lading after they had been discharged from the vessel. Lord Wilberforce emphasised that the parties' contract «must be interpreted in the light of the practice that consignees rarely take delivery of goods at the ship's rail but will normally collect them after some period of storage on or near the wharf» (p. 147 E). In relation to the time bar provision, he stressed the reference to "delivery" and stated that this «shows clearly that the clause is directed towards the carrier's obligations as bailee of the goods» (p. 145 C). Having stated that "all liability" means what it says, he concluded that it clearly excluded the claim (p. 145 F). Although this case did not involve the Hague Rules period of responsibility, it demonstrates that the wording of article III, rule 6 is apt to cover post-discharge misdelivery claims and, indeed, that this is the paradigm case of misdelivery (as the Tribunal also observed at para 126 of its award cited at para 65 above).

89. That article III, rule 6 applies to misdelivery claims was confirmed by the decision of David Foxton QC sitting as a deputy High Court judge in *Deep Sea Maritime Ltd. v Monjasa A/S* [2018] EWHC 1495 (Comm); [2018] Bus LR 1552 ("*The Alhani*") and was common ground on this appeal. In that case the misdelivery occurred when the carrier discharged the cargo onto another vessel through a ship-to-ship transfer, without production of the bill of lading. Discharge and delivery occurred simultaneously and therefore still within the period of responsibility.

90. Mr Foxton first considered whether by reference to its language and purpose article III, rule 6 is capable of applying to misdelivery claims. He concluded that it "clearly" was. In reaching that conclusion he relied on the following factors (with which I agree):

1) «The words 'in any event' are wide, and, in the context of article IV, rule 5 of the Hague Rules, the courts have emphasised their width, and rejected arguments that they are insufficient to apply to particular types of breach» (para 42).

2) «The words 'all liability' are equally wide …. Taken together, the words 'in any event' and 'all liability in respect of loss or damage' are clearly wide enough to encompass liability for delivering the goods to someone not entitled to take delivery of the same» (para 46).

3) «… the object of finality which it has been held that article III, rule 6 was intended to achieve … would be seriously undermined if the rule did not apply to misdelivery claims. Assuming that there was no applicable contractual limitation period, it would seem to follow … that the prescription period applicable to misdelivery claims would vary according to the proper law of the bill of lading contact and the law of the forum (in particular whether the forum treated issues of prescription as matters for the law of the forum or the lex causae)» (para 48).

4) It would be undesirable, and contrary to its purpose, for the applicability of article III, rule 6 to turn on fine distinctions between different categories of claim. «The one-year time bar under the Hague (and [Hague Visby]) Rules is an internationally accepted and universally understood condition of claims against carriers for damage to goods during sea transit. The clarity of that position would be substantially undermined if its application turned on such fine distinctions» (para 66).

91. Mr Foxton then considered and rejected an argument that article III, rule 6 is limited in its application to breaches of the Hague Rules obligations. As he stated (at para 61):

«It is generally recognised that article III, rule 6 is not limited in its applications to claims formulated as an allegation of a breach of the Hague Rules articles, it being well established that a cargo claimant cannot circumvent the limitations and exclusions in the Rules by suing the shipowner for the torts of negligence or conversion, or indeed for breach of bailment: *The New York Star* [1981] 1 WLR 138, 145; *Carver on Bills of Lading*, 4th ed (2017), para 9-183. Mr Kenny's submission must, therefore, be qualified as a submission that article III, rule 6 only applies to claims capable of being pleaded as a breach of the Hague Rules, whatever the cause of action actually deployed».

He concluded that misdelivery was such a claim, at least during the period of responsibility. He held that article III, rule 6 applied to all breaches of the carrier's duty which occur during that period "which have a sufficient nexus with identifiable goods carried or to be carried"

(para 65).

92. The English authorities are therefore to the effect that as a matter of language article III, rule 6 applies to misdelivery claims and that this accords with the purpose of the rule. The Bank is therefore driven to submit that when considered in context the rule is not to be applied as widely as its language suggests, notwithstanding that so to restrict its scope would undermine the purpose of the rule. Such a submission critically depends on the assertion that the period of responsibility limits the application of all the Rules, including article III, rule 6. I have already set out above why I do not consider that to be correct.

93. Further, if, as the English authorities establish, the language of article III, rule 6 is sufficiently widely expressed to cover claims for misdelivery by the carrier, it would be surprising and anomalous if it did not cover the paradigm case of such misdelivery – ie misdelivery after discharge. This, however, is the necessary consequence of the Bank's case.

(6) International case law

94. The Bank relies on authorities in Malaysia and Australia in support of its case that article III, rule 6 has no application to matters after discharge. While it may be instructive to have regard to the reasoning in such cases, authorities from two countries do not establish an international consensus.

95. The leading Malaysian case is the decision of the Federal Court of Malaysia in *Rambler Cycle Co Ltd. v P & O Navigation Co* [1968] 1 Lloyd's Rep 42 («*Rambler Cycle*»). In that case it was held that article III, rule 6 did not apply to a claim brought by the shipper of a cargo of bicycles and parts against the carrier for misdelivery after the cargo had been discharged into the harbour board's warehouse. The Lord President of the Federal Court concluded at pp 46-47 that "it seems clear as a matter of construction that para 6 can only refer to claims in respect of loss or damage arising by reason of the provisions of article III and that article III in its turn can only have application within the ambit of the Act as a whole" and that the «Act has no relation to anything that happens to goods after they are discharged from the ship in which they have been carried».

96. As Mr Rainey submitted, critical to the reasoning of the Lord President (with whose judgment the other judges agreed) was his view that the time bar only applies to breaches of obligations set out in the Rules themselves. As a matter of English law, it is well established that its application is not so limited and that the time bar equally applies to breaches of obligations in contract, tort or bailment "which have a suffi-

cient nexus with identifiable goods carried or to be carried" (as stated in *The Alhani*). Wee CJ also considered that the time bar could only apply to the activities set out in article II, which do not include delivery. Again, the English authorities take a different approach. The time bar may apply to claims for misdelivery, to claims in respect of goods which are not loaded, and to events which occur before loading. Nor is there any analysis in the decision of whether there are Rules which apply outside the period of responsibility (as there clearly are) or of the significance thereof. I therefore conclude that the decision is of little assistance.

97. *Rambler Cycle* was followed and applied more recently in *Minmetals South-East Asia Corp Pte Ltd. v Nakhoda Logistics Sdn Bhd* [2018] MYCA 212; [2018] 6 MLJ 152 at paras 55 and 60, which concerned a claim against the carrier for non-delivery of a cargo of timber. The judgment, however, adds nothing to the reasoning in *Rambler Cycle*.

98. In *Teys Bros (Beenleigh) Pty Ltd. v ANL Cargo Operations Pty Ltd.* (1989) 2 Qd R 288 («*Teys*») cargo was damaged before loading began, while in the carrier's custody. The Supreme Court of Queensland held that the Hague Rules time bar could not be relied on by the carrier, because its liability arose outside and before the period covered by the operation of the Hague Rules. It reasoned that the time bar only applies to liabilities «by virtue of the operation of the rules contained in Article III in respect of the risks contained in Article II» (at p. 296). This reflects the reasoning in *Rambler Cycle* that the time bar only applies to breaches of obligations under the Rules. The court also reasoned that the time bar only applies to «so much of the sea carriage which starts with the operation of loading and ends with the discharge of the goods from the ship» (p 296). This is similar to the Bank's argument that all of the Rules apply only to and during the period of responsibility, which I have rejected. The decision that the time bar cannot apply to cargo damaged before loading is inconsistent with the later English decisions in *The Ot Sonja* and *The Sophie J*. 99. In *Kamil Export (Aust) Pty Ltd. v NPL (Australia) Pty Ltd.* [1996] 1 VR 538, the Supreme Court of Victoria Appeal Division held that the Hague Rules time bar did not apply in respect of loss and damage to goods occurring after discharge. Marks J (delivering the only reasoned judgment on this issue) considered that the «weight of authority» was to this effect, and cited authorities including *Rambler Cycle* and *Teys*, but did not add to the reasoning in those cases.

100. An Australian case which contains a judgment to contrary effect is *PS Chellaram & Co Ltd. v China Ocean Shipping Co (The Zhi Jiang Kou)* [1991] 1 Lloyd's Rep 493 in which the New South Wales Court

of Appeal held that a claim for misdelivery after discharge was time-barred. The majority (Gleeson CJ and Samuels JA) held that there was a contractual time bar which was applicable. Kirby P held that the applicable time bar was article III, rule 6 of the Hague Rules. His reasons, with which I agree, were as follows (at pp 515-516):

«Leaving aside authority on the point, the suggestion that the Hague Rules, and in particular article III, rule 6 should have no application to events occurring after goods go over the ship's rails and are discharged appears on the face of it unlikely given the purpose of the Hague Rules to govern the incidents of sea carriage of goods. The argument is doubly unattractive when the very wide language of discharge from liability referred to in article III, rule 6 is considered. It is most unattractive of all when consideration is given to the practical implications of so holding."

He held that there was no authority which compelled a contrary conclusion and concluded that "I should prefer to adopt the construction which gives the Hague Rules a sensible operation which does not artificially terminate their effect at the ship's rail».

101. In summary there is no international consensus that article III, rule 6 does not apply after discharge and, although the Bank can derive some support from decisions in Malaysia and Australia, their approach differs from that taken by the English courts and none of them addresses the core arguments in this case.

(7) Textbooks and commentaries

102. Neither party suggested that the textbooks and commentaries answer the issue raised on the appeal in so far as it relates to the Hague Rules. Most of the modern textbooks and commentaries concentrate on the Hague Visby Rules time bar.

103. As Mr Rainey submitted, there is some support in the main textbooks at the time of the introduction of the Hague Rules for the view that the essential scheme of the Rules was to impose on the carrier minimum responsibilities which cannot be reduced and maximum exemptions which cannot be increased. This is consistent with the Carrier's case as to how the Rules apply during the period of responsibility.

104. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* 12th ed (1925: S L Porter KC and William McNair), which edition immediately followed the bringing into effect of the Hague Rules by the Carriage of Goods by Sea Act 1924 ("COGSA"), sets out the position as follows (at p 488, emphasis in original):

«The general scheme of the Rules is as follows:– Article II provides that in every contract of carriage of goods as defined in article I, with the

exception of certain special shipments dealt with in article VI (extended by section 4 of the [1924] Act to the coasting trade therein defined) the carrier shall be subject to the responsibilities and liabilities contained in article III and entitled to the rights and immunities contained in article IV. These articles appear to impose on the carrier certain *minimum* responsibilities, which he cannot reduce, *eg*, to exercise due diligence to provide a seaworthy ship, to load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods, and to issue a bill of lading in a particular form, and to throw upon the carrier the liability for the proper and careful conduct of these operations, while giving him certain *maximum* exemptions, which he cannot increase».

105. This has essentially remained the text up to the current, 25th ed (2024: Foxton, Bennett, Berry, Smith, Walsh) where the relevant statement (at para 14-005) is in the following terms:

«The general scheme of the Rules is as follows: article II provides that in every contract of carriage of goods as defined in article I, with the exception of certain special shipments dealt with in article VI, the carrier shall be subject to the responsibilities and liabilities contained in article III and entitled to the rights and immunities contained in articles IV and IV bis. In the result:

i) the articles impose on the carrier certain minimum responsibilities which he cannot reduce, e.g. to exercise due diligence to provide a seaworthy ship and to issue on demand a bill of lading in a particular form;

ii) responsibility for performing other operations may be divided between the carrier and the shipper, charterer or consignee in whatever manner the parties may wish, provided that no term will be effective if it is inconsistent with the main object and intention of the particular bargain. In so far as the carrier does undertake to carry out the operations he must do so properly and carefully;

iii) the articles confer on the carrier certain maximum exceptions, which he cannot increase …"».

106. Similarly, the leading alternative textbook until the 1980s, *Carver's Carriage by Sea*, in the 12th edition (1971: Colinvaux), summarised the position as follows (at para 222, in a passage materially unchanged since the 7th edition of 1925):

«The Act, taking effect from January 1, 1925, has a wide application. Subject to certain exceptions of limited scope noted below, its effect is to introduce into all bills of lading issued in this country certain standard clauses defining the risks to be assumed by sea carriers for the peri-

od of the voyage, and defining also certain rights and immunities which sea carriers may enjoy. The risks – the responsibilities and liabilities – to be undertaken by sea carriers are absolute and irreducible. As set out in the rules scheduled to the Act, they become, by law, part of the terms of contract for the carriage of goods by sea evidenced by bills of lading. The rights and immunities of sea carriers under the Act, on the other hand, may be surrendered in whole or in part by a clause embodied in the bill of lading.

As a consequence of these statutory liabilities of shipowners being made irreducible, the interests of indorsees of bills of lading who are not parties to the contract for the carriage of goods by sea are protected».

Conclusion on the Hague Rules

107. For all the reasons set out above I conclude that the article III, rule 6 time bar in the Hague Rules does apply to breaches of duty by the carrier which occur after discharge but before or at the time of delivery, including misdelivery. It may equally apply to breaches of duty which occur before loading. In all such cases it needs to be shown that the claim has a sufficient nexus with identifiable goods carried or to be carried.

108. This conclusion is supported, in particular, by the wide wording of article III, rule 6 and its application to breaches of obligation arising otherwise than under the Rules; the immediate context of article III, rule 6 which concerns matters occurring after discharge and focuses on the time and importance of delivery; the wider context of the Hague Rules containing rules which apply outside the period of responsibility; the purpose of the time bar of ensuring finality and enabling accounts and books to be closed; the English authorities on the width of the wording, the purpose of the time bar and on its application outside the period of responsibility; and the fact that if it is intended to apply to misdelivery, as the wording and the English authorities make clear, one would reasonably expect it to apply to the paradigm case of misdelivery – i.e. after discharge.

109. There is nothing in the travaux, the English authorities, the international case law or the textbooks which calls for, still less compels, a contrary conclusion. There is a defined period of responsibility under the Rules during which there are minimum liabilities and responsibilities and minimum rights and immunities for the carrier, but that does not mean that all the rules concern and operate only during that period. On this issue I therefore disagree with the Court of Appeal. There is no

Hague Rules "nest" which requires all the rules to apply only during the period of responsibility.

The Hague Visby Rules

110. If the Hague Rules time bar applies to misdelivery occurring after discharge then the Hague Visby Rules time bar necessarily does so, given its still wider wording. That the Hague Visby time bar was meant to apply to such misdelivery is borne out by a number of matters.

111. First, the wider wording in which it is expressed covering all liability "whatsoever" and "in respect of goods" rather than "in respect of loss or damage". As Bingham LJ observed in *The Captain Gregos* at p 973 j:

«I do not see how any draftsman could use more emphatic language. It is even more emphatic than the language Lord Wilberforce considered 'all-embracing' in *The New York Star.* Like him, I would hold that 'all liability whatsoever in respect of the goods' means exactly what it says».

112. Secondly, the addition of article IV *bis* which provides:

«The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort…».

This makes it clear that the application of the Rules is not limited to claims for breaches of obligations under the Rules but extends to all breaches of duty, whether in contract, tort or bailment. This includes misdelivery claims.

113. Thirdly, the travaux make it clear that the reason for broadening the wording of article III, rule 6 was to cover misdelivery, which they referred to as "wrongful delivery". In summary (see also Anthony Diamond QC's article, *The Hague Visby Rules* p 256, fn 88):

1) The sub-committee appointed in 1959 by the CMI noted that differing views were held as to whether the Hague Rules time bar applied to wrongful delivery claims. It considered that the time bar should so apply, explaining as follows:

«Were the Convention to contain a rule laying down that a time limit should operate also in respect of claims based upon wrong delivery of the goods such a rule would solve a recurrent practical problem: How long should a person who has received the goods without producing the [bill of lading] and who therefore has had to put a bank guarantee be obliged to keep the guarantee running? If a time limit for the claim is definitely fixed this would also determine the necessary duration of

the bank guarantee. The Sub-Committee felt that it would be useful and practical to have a rule on this particular point. One great advantage would undoubtedly be that a bank guarantee given against claims for wrong delivery would be reduced to more reasonable periods and would thus actually operate to the benefit of consignees as well as carriers». (p. 77)

It proposed a two year limit for such claims through the addition of the following wording:

«…provided that in the event of delivery of the goods to a person not entitled to them the above period of one year shall be extended to two years from the date of the Bill of Lading."

2) The draft was altered partly because of objections to a separate two year time limit and partly to meet the point that "loss or damage" might not cover the wrong delivery of the goods. After further discussion and debate this was changed to a one year time limit for all claims.

3) At the Opening Plenary Session of 10 June 1963, the United States delegate (Mr Moore) said that the United States: "finds itself in the large majority, which would simplify and clarify the present rule by specifically making the carrier's liability with respect to the goods subject to a limitation as to time, not only as regards loss or damage but in other respects as well".

4) The drafting was then taken into a further sub-committee with the aim of drafting an amendment "to provide a one year limitation of time to sue in the broadest possible terms" to cover the case of "wrong delivery", with the United States inspired text being ultimately adopted in a meeting on 12 June 1963, against French and Portuguese objections.

5) At the Final Plenary Session (14 June 1963) the sub-committee's proposal was put to the Conference in these terms: "[…] the Subcommittee moves an amendment to the present text of the Convention, more exactly to the present text of Article III, par 6, relating to the one year period for the entering of claims." Its object was explained as follows:

"The object of the aforesaid amendment is to give the text a bearing as wide as possible, so as to embody within the scope of application of the one year period, even the claims grounded on the delivery of the goods to a person not entitled to them, ie even in the case of what we call a wrong delivery".

6) When the formal approval of the session was sought, the amendment was said to concern "the time limit in respect of claims for wrong delivery" or "prescription en matierè de réclamations relatives à des délivrances à personnes erronées».

114. It is therefore very clear from the travaux that the amendments made were intended to cover claims for misdelivery. In discussions and in drafting misdelivery was referred to in generalised terms. There was no discussion of limiting the categories of misdelivery claim to which the amended rule would apply, still less of excluding the paradigm case of misdelivery. Further, although the possibility of amending the period of responsibility under the rules was raised, it was decided to leave articles I(e) and article VII unchanged. No issue was therefore seen to arise in having a time bar which applied to misdelivery claims and a period of responsibility which continued to be defined by reference to loading and discharge.

115. As Males LJ stated (para 77):

«If they had intended to limit the new Article III, rule 6 to cases of misdelivery occurring during the carriage by sea (including the discharge operation itself), they could have been expected to say so. There is, however, no indication in the *travaux* that they intended to limit the new rule in this way. On the contrary, the instruction given to the Drafting Committee was 'to prepare and submit a draft amendment to the third paragraph of article III, rule 6 of the Hague Rules, such amendment to provide for a one-year limitation of time to sue in the broadest possible terms', which (it was noted) would 'include the case of wrong delivery'. Indeed, as Mr Foxton noted in *The Alhani* at para 70, 'the debate reflected in the *travaux préparatoires* appears to have been as much about whether article III, rule 6 should apply to misdelivery occurring *after* the period of Hague Rules responsibility than [*sic*] whether it should (or did) apply to misdelivery at all'. In choosing a time limit deliberately expressed 'in the broadest possible terms', the drafters plainly intended that the limit should apply to misdelivery even occurring after discharge. It is unlikely in the extreme that they intended the time limit to apply to misdelivery occurring during the voyage or simultaneously with discharge, but not to the typical case of misdelivery occurring after discharge».

116. Fourthly, as the Court of Appeal held, the majority textbook view is that the Hague Visby time bar does apply to misdelivery occurring after discharge. Statements to that effect are set out at paras 80 and 81 of Males LJ's judgment. In a case note on the first-instance Judgment ([2023] LMCLQ 1), Professor Reynolds (one of the authors of *Carver on Bills of Lading*) considered it "fairly clear" that the Hague Visby time bar was intended to be wider than the original Hague Rules time bar, and that it could therefore be argued that «the wider wording can of itself

cover wrong delivery after discharge without any recourse to the previous understanding of the law» (see at p. 5-6). He concluded (at p 6) with the following comments, with which I agree:

«On the merits it is submitted that the effect of the decisions of the distinguished arbitral tribunal and Sir William Blair is both correct and desirable. If there is to be a time bar it is unsatisfactory if the carrier is protected by it in respect of some claims but not other similar ones. … A point often made is that it was not safe for a carrier delivering the goods without bill of lading but under letter of indemnity to release it and its security before it is clear that all claims against it were barred by limitation. All this of course approaches the matter from the position of carriers. But cargo owners are aware of the time bar and should make inquiries as to whether ships have arrived, and not be entitled to rely on a general time bar of perhaps six years if their goods, about the arrival of which they ought to know or check, have gone astray».

117. I therefore agree with the Court of Appeal's decision that the Hague Visby Rulestime bar does apply to misdelivery which occurs after discharge. It does so notwithstanding that the period of responsibility under the Hague Visby Rules is defined in the same terms as under the Hague Rules. This supports the conclusion reached in relation to the Hague Rules that the period of responsibility under the Rules does not preclude the time bar from operating outside that period.

Issue 2: Does clause 2(c) of the 1994 Congenbill form of Bill of Lading have the effect of disapplying the provisions of the Hague Visby Rules (including the time bar in article III, rule 6) to events occurring after discharge was completed?

118. Clause 2(c) provides:

«The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel [or] while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals».

119. The Bank argues that the effect of this clause is to exclude the operation of the Hague/Hague Visby Rules and of the article III, rule 6 time bar. It relies on the Court of Appeal decision in *Trafigura Beheer BV v Mediterranean Shipping Co SA (The MSC Amsterdam)* [2007] EWCA Civ 794; [2008] 1 All ER (Comm) 385 in which the applicable bill of lading terms were held to demonstrate an intention that the Rules should not apply after discharge, including the package limitation rule – article IV, rule 5. I agree with the Court of Appeal that this argument should be rejected.

120. First, clause 2(c) is a clause which is clearly intended to protect the carrier and relieve it from liability for loss or damage. It would be counter-intuitive, if not perverse, for it to have the effect of preventing the carrier from relying on an otherwise applicable time bar so as to increase rather than reduce the carrier's liability.

121. Secondly, the clause does not refer to the Hague/Hague Visby Rules, still less to article III, rule 6 or the time bar.

122. Thirdly, the clause is consistent with the Hague/Hague Visby Rules period of responsibility and article VII, which allows for the carrier's responsibility and liability for loss or damage to be reduced or exempted prior to loading and after discharge. As already held, that does not mean that other rules may not operate outside that period including, in particular, article III, rule 6. 123. Fourthly, the premise upon which this issue falls to be considered is that the clause does not exclude the carrier from liability for misdelivery. If so, there is no reason why the time bar should not apply to such a claim. If the language is not clear enough to exclude liability for misdelivery claims, it is equally not clear enough to exclude reliance on the time bar in relation to such claims.

124. Fifthly, the *MSC Amsterdam* is clearly distinguishable, as the Tribunal and Sir William Blair held. In particular, the bill of lading terms referred to loss «after the end of the Hague Rules period». This was interpreted to mean that the parties did not intend the Hague Rules to apply as a whole after discharge from the vessel – see the judgment of Longmore LJ at para 24. There is no equivalent provision in this case.

125. In agreement with the Tribunal, Sir William Blair and the Court of Appeal, I would therefore reject the Bank's case on clause 2(c).

Issue 3: Does article III, rule 6 of the Hague Visby Rules time bar apply contractually under the Bills of Lading to claims for misdelivery of cargo occurring after discharge?

126. In the light of my conclusion on Issue (1), this question does not arise and it is unnecessary to address it.

Conclusion

127. For all these reasons, I would hold that both the Hague Rules and the Hague Visby Rules time bars apply to claims for misdelivery occurring after discharge. I would therefore dismiss the appeal.

* * *

Sull'applicabilità del *time bar* di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby all'ipotesi di erronea consegna delle merci avvenuta successivamente alla scaricazione.

SOMMARIO: 1. Inquadramento della questione controversa. – 2. La formulazione testuale dell'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924. – 3. Il contesto normativo – 4. Oggetto e finalità del *time bar*. – 5. La soluzione prospettata dalla *Supreme Court*. – 6. Osservazioni conclusive.

1. *Inquadramento della questione controversa* – La pronuncia in esame costituisce una delle recenti decisioni di maggiore interesse in tema di termine estintivo dell'azione ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 1924, così come emendata dalle Regole di Visby del 1968 (1).

Nell'ambito del contratto di trasporto marittimo di cose, l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby prevede che il vettore venga esonerato da «ogni responsabilità in relazione alle merci» qualora un'azione (2) non sia intentata entro un anno dalla loro riconsegna o dalla data in cui le stesse avrebbero dovuto essere riconsegnate (cosiddetto «*time bar*») (3).

---

(1) Per un'analisi diacronica che ripercorre le vicende legislative della Convenzione di Bruxelles del 1924, è opportuno consultare M.F. STURLEY, *The centenary of the Hague Rules*, in *LMCLQ*, 2024, 565.

(2) Sul punto, Cass. 18 giugno 1987 n. 5357 in *Dir. trasp.*, 1987, 231, con nota di E. FOGLIANI, *Sul termine per l'azione contro il vettore secondo la Convenzione di Bruxelles del 1924*, che si è soffermato sul significato dell'articolo indeterminativo che precede il termine «azione».

(3) Il tema risulta essere complesso e non certo esauribile in questa nota di commento, che non ha la pretesa di individuare e di circoscrivere la natura (prescrittiva ovvero decadenziale) del *time bar* di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia e dell'Aia-Visby. In tal senso, il dettato normativo tace, non contenendo specificazione alcuna circa la natura da attribuirsi al termine annuale in parola, cedendo a dottrina e giurisprudenza l'onere di classificarlo e di individuarne i principi di riferimento. Per un approfondimento sul tema si rimanda, tra gli altri, a: F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, I ed., Milano, 2009, 227, che rimarca come la giurisprudenza italiana prevalente riconosca al suddetto termine una natura decadenziale (cfr., a titolo meramente esemplificativo, Cass. 5 marzo 1984, n. 1536, in *Dir. mar.*, 1985, 312; in questo senso anche L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 205) contrapponendosi a parte della dottrina che lo inquadra nella prescrizione (in tal senso, si vedano G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II ed., Milano, 1990, 785 ss. che riprende G. RIGHETTI, *Sulla natura del termine estintivo ex art. III, n. 6 della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico e sulla sua applicazione*, in *Dir. mar.*, 1966, 140; F. CAGETTI, *Prescrizione e decadenza nella Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, 203). La dottrina internazionale sembra propendere per una natura decadenziale del termine: cfr. W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, vol. II, Cowansville, 2008, 1624, che, a supporto della sua tesi, tra le altre, menziona *Mediterranean Freight Services Ltd v. BP Oil International Ltd* [1994] 2 Lloyd's Rep 506, 520, nonché *Zainalabdin Payabi and Baker Rasti Lari v. Armstel Shipping Corporation and Panthai*

L'applicazione del predetto *time bar* è senz'altro pacifica con riferimento alle controversie sorte nel cosiddetto «periodo di responsabilità del vettore» relativo al contratto di trasporto ([4]), intercorrente tra il momento della caricazione e quello della scaricazione delle merci ([5]), ossia nei casi in cui la riconsegna avviene prima (raramente) o contestualmente (più di frequente) alla scaricazione stessa. Resta da comprendere se vi sia effettiva applicabilità del suddetto termine di «sbarramento» rispetto a pretese sorte dopo la scaricazione delle merci dalla nave, in particolare con riferimento alle cosiddette «*misdelivery claims*» (pretese per erronea riconsegna) ([6]), ossia nei casi in cui la merce è riconsegnata dal vettore a soggetti non legittimati a riceverla.

La questione è stata sottoposta ai giudici della *United Kingdom Supreme Court* nel giudizio che ha dato origine alla sentenza in commento, i quali hanno chiarito che le pretese per erronea riconsegna debbano essere soggette al termine estintivo di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby. Nel pervenire a tale conclusione, i giudici inglesi hanno intavolato un corposo ragionamento, muovendo dall'analisi dell'art. 3.6 delle Regole dell'Aia sino al vaglio del suo rinnovato enunciato normativo contenuto nelle Regole dell'Aia-Visby ([7]).

Shipping Ltd [1992] 2 Lloyd's Rep 62, 69. Per un esame delle diverse teorie, cfr. T. Carver, *Carriage of Goods by Sea*, II, XIII ed., London, 2005, 707 ss.; B. Birch Reynardson, *Period of responsibility*, in *Dir. mar.*, 1983, 178.

([4]) Cosiddetto «*tackle-to-tackle*».

([5]) L'art. 1.*e* della Convenzione di Bruxelles del 1924 statuisce che il trasporto di merci comprende lo spazio di tempo che decorre dal momento in cui le merci sono caricate al momento in cui sono scaricate dalla nave. Sulla delimitazione temporale del «periodo di responsabilità» vedasi F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 26. Per una critica alla delimitazione temporale prevista dall'art. 1.*e* delle Regole dell'Aia, cfr. P. Bonassies-C. Scapel, *Traité de droit maritime*, Paris, 2006, 592. Per un'analisi del suddetto «periodo di responsabilità» in questa Rivista, cfr. Cass. 6 giugno 2006, n. 13253, in *Dir. trasp.*, 2007, 527, con nota di F. Mancini, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aia-Visby*.

([6]) La «*misdelivery*» si verifica quando il vettore riconsegna le merci, senza la presentazione della polizza di carico, a una persona non legittimata a riceverle. La riconsegna a soggetto diverso dall'avente diritto può avvenire per diversi motivi, quali un errore, un disguido, o più spesso, per l'affidamento, imprudente, che il vettore fa sulla base di una «dichiarazione di chi richiede la consegna di essere l'avente diritto ma di non avere ancora ricevuto le polizze di carico», cfr. F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 237. Per un approfondimento sul tema vedasi W. Leung, *Misdelivery of Cargo without Production of Original Bill of Lading: Applicability of the Mandatory Legal Regime of Hague-Visby and the One Year Time Bar*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2008, 205.

([7]) Nel merito, la Corte ha enfatizzato il fatto che le convenzioni internazionali richiedano un'interpretazione conforme a principi di matrice ampia e generale, a discapito di principi di diritto interno più restrittivi, circoscritti a istituti non comuni a tutti gli stati contraenti. Ha rimarcato, infatti, che il corretto approccio ermeneutico alle convenzioni internazionali è delineato in *Alize 1954 v. Allianz Elementar Versicherungs AG (The CMA CGM Libra)* [2021] UKSC 51, 2 Lloyd's Rep 613.

2. *La formulazione testuale dell'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924* – Già da una celere lettura delle due norme in esame si comprende che la portata del testo originale dell'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 è meno ampia rispetto al medesimo articolo così come novellato dal Protocollo del 1968. Su tutti, emerge come la disposizione più recente non circoscriva il *time bar* alla responsabilità del vettore in relazione alla perdita o per il danneggiamento delle merci, bensì estenda il proprio raggio d'azione a qualsivoglia responsabilità («*all liability whatsoever*»).

Questa considerazione ha indotto i giudici a ritenere che, se la norma più risalente si applica alle pretese per erronea riconsegna, allora anche la disposizione più recente trova necessariamente applicazione al caso di specie. In altre parole, se il termine estintivo previsto dalle Regole dell'Aia si applica alla *misdelivery* successiva allo scarico, anche il *time bar* delle Regole dell'Aia-Visby si applicherà alla medesima fattispecie, considerata la portata testuale inconfutabilmente più estesa di queste ultime.

Per tale ragione, la motivazione dei giudici si è preminentemente incentrata sull'analisi del tenore letterale dell'art. 3.6 del testo originario della Convenzione di Bruxelles del 1924 ([8]), da cui si è mossa la *Supreme Court*: «*In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered*».

Lord Hamblen ha, innanzitutto, sottolineato l'assenza di elementi che facciano propendere per un'interpretazione restrittiva dell'art. 3.6 delle Regole dell'Aia: a suo dire, i termini «*in any case*» ([9]) e «*all liability*» suggeriscono una ampia portata della norma e non paiono precludere alcuna forma di responsabilità, neppure circoscrivendo l'ambito di applicazione a quelle responsabilità direttamente derivanti dalle Regole stesse alla stregua degli art. 3 e 4 ([10]).

([8]) Per coerenza con l'impostazione della *Supreme Court* si farà riferimento alla versione inglese della Convenzione. Occorre comunque rammentare che il testo originario della Convenzione è redatto in lingua francese, mentre il Protocollo di Visby è venuto alla luce sia in lingua francese che in lingua inglese.

([9]) In relazione all'espressione «*in any event*», nel caso *Parsons Co v. CV Scheepvaart Onderneming Happy Ranger* [2002] EWCA Civ 694 si è ritenuta illimitata la portata della locuzione sulla base del suo «significato naturale». Nello stesso segno anche *Daewoo Heavy Industries v. Klipriver Shipping* [2003] EWCA Civ 451.

([10]) Con riferimento all'espressione «*all liability*», nel caso *Port Jackson Stevedoring Pty Ltd v. Salmond and Spraggon (Australia) Pty Ltd* (*The New York Star*) [1981] 1 WLR 138, riferito ad una clausola convenzionale contenuta in una polizza di carico sostanzialmente identica all'articolo 3.6 in esame, *Lord* Wilberforce ha valorizzato il *wording* impostato in termini generali e onnicomprensivi, che non sembrano concepire una distinzione tra obblighi contrattuali e responsabilità extracontrattuale. Il significato di «*all liability*» pare, pertanto, pacifico.

È stata poi posta al vaglio la locuzione «*in respect of*» ([11]). Anche in questa circostanza, il Collegio ha ravvisato un'estesa portata del dettato, che non soltanto contemplerebbe (tutte) le responsabilità per la perdita e per il danneggiamento delle merci ([12]), ma altresì la totalità delle vicende di perdita o di danneggiamento in senso ampio ricollegate a tali merci, ricomprendendo così, tra le altre, anche le perdite finanziarie.

Infine, i giudici hanno posto l'accento sul termine «*discharged*», evidenziando un chiaro obiettivo di definitività e di certezza del diritto da parte del legislatore, da cui traspare la volontà di escludere la responsabilità del vettore qualora l'azione sia proposta tardivamente ([13]).

3. *Il contesto normativo* – Vagliati gli aspetti testuali, la Corte ha indi passato in rassegna il contesto normativo in cui si inserisce l'art. 3, trattandosi dell'unica disposizione delle Regole dell'Aia che fa riferimento alla «consegna» delle merci, intesa quale momento in cui esse vengono trasferite al soggetto legittimato a riceverle ([14]), piuttosto che alla «scaricazione» delle stesse, quale mera operazione materiale che pone il carico al di là della battagliola della nave.

Invero, attraverso l'emissione della polizza di carico, il vettore riconosce, ferma la facoltà di apporre riserve, lo stato e la condizione apparente delle

---

([11]) È interessante notare come la versione originale in francese e la relativa traduzione italiana delle Regole dell'Aia non offrano il medesimo spunto rinvenibile nel testo anglosassone, riferendosi meramente a «*responsabilité pour pertes ou dommages*» o a «responsabilità per perdite o danni». A parere di chi scrive, sarebbe meno immediato, nel nostro ordinamento ed in quello francese, giungere alle medesime conclusioni raggiunte dalla *Supreme Court* nella sentenza qui annotata.

([12]) Cfr. *Goulandris Brothers Ltd v. B Goldman and Sons Ltd* [1958] 1 QB 74, che ha chiarito la portata dei termini «*loss*» e «*damage*» con riferimento all'art. 3.6 in esame.

([13]) Sul punto, nel caso *Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd (The Aries)* [1977] 1 WLR 185 la *House of Lords* ha stabilito che si tratta di un termine di decadenza speciale che estingue l'azione; così anche *The Virgo* [1978] 2 Lloyd's Rep 167. Nel merito, cfr. anche G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 791, nonché J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, IV ed., Harlow, 2008, 209.

([14]) Più correttamente alla «riconsegna». In tema di riconsegna delle merci cfr. F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 232. Nel merito, come sottolinea autorevole dottrina, la giurisprudenza italiana (cfr., tra le altre, Cass. 9 settembre 1959 n. 2569, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, 274) è solita identificare il momento della riconsegna in quello in cui l'avente diritto al carico «è posto nella concreta possibilità di verificare il carico stesso dopo lo sbarco». Sempre in ottica nazionale, interpretando letteralmente tanto le Regole dell'Aia-Visby quanto l'art. 438 del Codice della navigazione, sembrerebbe corretto ritenere che il vettore sia liberato (con contestuale inizio del decorso del termine di prescrizione o di decadenza) quando il destinatario «abbia effettivamente ricevuto la prestazione del vettore», coincidente con il subentro nel possesso del carico; cfr., per un approfondimento esaustivo sul tema, L. Tullio, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, cit., 207.

merci dopo averle prese in «consegna» (art. 3.3); dunque, la riconsegna di una quantità inferiore o di merci difformi rispetto a quanto attestato dalla polizza costituisce inadempimento contrattuale e l'interessato al carico dispone di un'azione già per il fatto che le merci non gli siano state rimesse nella quantità o nello stato apparente riconosciuti dal vettore nella polizza di carico. In tal contesto, è del tutto comprensibile (e logicamente coerente) che il *time bar* debba decorrere dal momento della riconsegna, restando comunque irrilevante la causa che ha determinato il danno o la perdita delle merci. L'oggetto globale dell'art. 3 nella sua interezza parrebbe dunque essere la riconsegna a discapito della scaricazione ([15]).

Per questi motivi, la *Supreme Court* ha ritenuto non pertinente l'eccezione sollevata dall'appellante, che rimarcava l'inscindibile correlazione delle Regole dell'Aia al «periodo di responsabilità del vettore» relativo al contratto di trasporto ([16]). La tesi della banca, assurta ad argomento cardine della sua difesa, muoveva da un'interpretazione restrittiva dell'art. 2 della Convenzione asseritamente avvalorata dal principio di inderogabilità relativo al «periodo di responsabilità vettoriale» di cui all'art. 7 della Convenzione di Bruxelles del 1924. Secondo questa esegesi, il termine estintivo di cui all'art. 3.6 non si applicherebbe alla *misdelivery* successiva allo scarico, in quanto estranea al «periodo di responsabilità» ([17]).

([15]) Dello stesso avviso, in Italia, si poneva già Cass. 19 marzo 2015 n. 5488, in *Dir. mar.*, 2016, 93, con nota di M. Menicucci, *Un (non condivisibile) orientamento della Suprema Corte sui limiti di applicazione alle Regole dell'Aia-Visby*, il quale ribadiva che «le Regole dell'Aia-Visby possano e debbano applicarsi fino alla riconsegna della merce al destinatario».

([16]) Il punto 58 della sentenza qui annotata rammenta come l'art. 3.1 delle Regole dell'Aia si occupi altresì di questioni estrinseche al «periodo di responsabilità», imponendo al vettore l'obbligo di esercitare la dovuta diligenza per rendere la nave adatta alla navigazione «prima dell'inizio del viaggio», al riguardo, la giurisprudenza ha chiarito che si tratta di un'obbligazione «senza tempo» («*independent of time*»), anche anteriore alla caricazione delle merci: cfr. *Pyrene Co Ltd v. Scindia Steam Navigation Co Ltd* [1954] 2 QB 402, 416.

([17]) La portata del «periodo di responsabilità» è indubbia, come si può evincere dal dettato legislativo e dalla consolidata giurisprudenza (cfr. *Gosse Millard Ltd v. Canadian Government Merchant Marine Ltd* [1927] 2 KB 432, 434; *Pyrene Co Ltd v. Scindia Steam Navigation Co Ltd*, cit., 416; *The Arawa* [1977] 2 Lloyd's Rep 416, 424). Tuttavia, in questa sede non si dibatte tanto sulla portata di tale periodo, bensì sull'applicabilità del termine annuale per proporre l'azione giudiziaria nei confronti del vettore, tema che nessuna delle pronunce richiamate affronta. Peraltro, l'applicazione del termine estintivo di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia al di fuori del «periodo di responsabilità» non sarebbe una novità assoluta: già in *Linea Naviera Paramaconi SA v. Abnormal Load Engineering Ltd (The Sophie J) [2001] 1 All ER (Comm) 946*, il giudice Tomlinson aveva riconosciuto la sua rilevanza in relazione ad eventi verificatisi antecedentemente all'inizio delle operazioni di caricazione delle merci, ritenendo tale fase sufficientemente connessa alle vicende relative alle merci in procinto di essere caricate «*emphasizing the necessity for a demonstrable*

La *Supreme Court* ha respinto l'eccezione in questione, osservando che, sebbene il concetto di «periodo di responsabilità» abbia un rilievo centrale, non può essere interpretato come criterio assoluto capace di limitare l'applicazione complessiva delle Regole dell'Aia ([18]).

4. *Oggetto e finalità del time bar* – Dal punto di vista teleologico, è evidente come la predisposizione da parte del legislatore di un termine estintivo non possa che sottintendere un eminente obiettivo di certezza del diritto. Nel contesto trasportistico, ciò senz'altro favorisce, per un verso, la circoscrizione delle vulnerabilità giudiziarie ad un periodo di tempo specifico ben conoscibile dalle parti, e, per altro, garantisce una maggiore prevedibilità nella gestione delle vicende finanziario-contabili per gli *stakeholders* interessati ([19]).

Tali esigenze sono ottimizzate nel momento in cui la maggior parte dei diritti e delle azioni possono essere esercitati nella medesima cornice temporale: sarebbe inopportuno – e disagevole sul piano probatorio ([20]) – permettere ad un soggetto di avanzare una pretesa inerente l'erronea riconsegna di un collo successiva alla sua scaricazione, quando, nella medesima data, non avrebbe diritto ad esercitare alcuna azione a tutela di un eventuale danno occorso al collo stesso durante la scaricazione.

A ragion veduta, la *Supreme Court* ha sposato una linea interpretativa all'insegna dell'onnicomprensività del regime estintivo, enfatizzandone un'esigenza pragmatica: di norma, la consegna avviene in un momento successivo alla scaricazione, sotto la murata della nave e sovente non dipende nemmeno dall'attività del vettore ([21]). Pertanto, la riconsegna erronea successiva alla scaricazione non dovrebbe sortire effetti particolari tali da sottrarla dall'ambito di applicazione dell'art. 3.6, ma, anzi, sarebbe preferibile vederla rientrare in un sistema unitario

---

link between the claim and the goods under carriage». Sul concetto di «*demonstrable link*» tra la violazione di un obbligo vettoriale e le merci da trasportare si erano altresì soffermate *The New York Star*, cit., 145 e *Noranda Inc. And Others v. Barton (Time Charter) Ltd And Another* [1996] 1 Lloyd's Rep 301.

([18]) Tra l'altro, in un *obiter dictum*, il giudice Hamblen ha dissentito rispetto alla soluzione proposta dal vettore KCH Shipping, secondo cui l'art. 3.6 non rientrerebbe negli «obblighi e responsabilità» o nei «diritti e immunità» di cui all'art. 2 delle Regole dell'Aia.

([19]) Dello stesso avviso Lord Justice Bingham in *Compania Portorafti Commerciale SA v. Ultramar Panama Inc and Others (The Captain Gregos)* [1990] 1 Lloyd's Rep 310, che ha affermato «*the carrier must be able "to clear his books"*». Sul punto si veda T. Carver, *Carriage of Goods by Sea*, cit., 709.

([20]) È infrequente la presenza fisica del destinatario delle merci al momento dell'arrivo della nave o al tempo della scaricazione: è verosimile che le merci giacciano sul molo, in depositi per container ovvero in magazzini limitrofi, venendo concretamente riconsegnate al termine di un periodo di giacenza e pertanto in seguito alla scaricazione. Cfr. *The New York Star*, cit., 147.

([21]) Ancora, come ribadito in *The New York Star*, cit., 148.

(22) e coerente che preveda una tempestività di prospettazione dell'azione giudiziaria (23), soddisfacendo così evidenti esigenze commerciali e probatorie (24).

A corollario, sulla scia dell'impostazione perseguita dalla *Court of Appeal* (25), anche la Corte Suprema si è impegnata – pur senza giungere alle medesime e decisive conclusioni – a ricercare le intenzioni originarie del legislatore all'interno dei *Travaux Préparatoirs*, contenenti le trattative e le bozze prodromiche all'adozione delle Regole dell'Aia (26).

Dall'analisi dei lavori preparatori è emerso che, effettivamente, un acceso dibattito era stato sollevato con riferimento all'utilizzazione del termine «scaricazione» contrapposto a quello di «consegna» nella qualificazione del «periodo

---

(22) Taluni giudici hanno addirittura definito un doppio regime estintivo come «*repugnant*» rispetto agli obiettivi della norma cfr. *Cargill International SA v. CPN Tankers (Bermuda) Ltd (The Ot Sonja)* [1993] 2 Lloyd's Rep 435. Nel merito, la giurisprudenza inglese ha affermato che l'obiettivo di certezza del diritto perseguito dall'art. 3.6 sarebbe gravemente compromesso se la regola non si applicasse anche alle pretese per erronea riconsegna: ne deriverebbe che il termine di prescrizione applicabile a tali pretese varierebbe a seconda della legge regolatrice del contratto di trasporto e della legge del foro, generando incertezza e diffidenza da parte degli stakeholders. Dunque, se l'intenzione del legislatore è quella di applicare il *time bar* all'erronea riconsegna, ci si attenderebbe ragionevolmente che esso si applichi proprio al caso paradigmatico di *misdelivery*, ossia quella che avviene successivamente alla scaricazione delle merci, proprio perché il legittimo destinatario delle stesse non è presente nella fase di sbarco, cfr. *Deep Sea Maritime Ltd v. Monjasa A/S (The Alhani)* [2018] EWHC 1496 (Comm).

(23) (') Nel merito, certamente rilevante è il caso *Transworld Oil Inc v. Minos Compania Naviera SA* [1992] Lloyd's Rep 48 in cui si evidenzia come: «*The purpose of the Hague Rules was to achieve a balanced compromise between the interests of cargo-owners and the interests of the carriers. There were a number of objectives which article III, rule 6 sought to achieve; first, to speed up the settlement of claims and to provide carriers with some protection against stale and therefore unverifiable claims; second, to achieve international uniformity in relation to prescription periods; third, to prevent carriers from relying on 'notice-of-claim' provisions as an absolute bar to proceedings or from inserting clauses in their bills of lading requiring proceedings to be issued within short periods of less than one year*». Si veda anche F. Berlingieri, *Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1997, 299.

(24) Sarebbe inopportuno demandare al vettore di tenere pedissequa traccia di tutte le vicende relative a ciascun trasporto per periodi indefiniti, anche al fine di precostituirsi una soltanto plausibile difesa.

(25) Dipanata muovendo dal contributo A. Diamond, *The Hague-Visby Rules*, in *LMCLQ*, 1978, 225; la Corte sosteneva che l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia non dovesse applicarsi alle ipotesi di erronea riconsegna, affermando che tale norma non poteva configurarsi come «*a cuckoo in the Hague Rules' nest*», sostenendo che l'intero *corpus* normativo della Convenzione di Bruxelles del 1924 – nella sua versione originale – fosse incentrato sul «periodo di responsabilità vettoriale» intercorrente tra la caricazione e la scaricazione delle merci.

(26) F. Berlingieri, *Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, cit.

di responsabilità» ai sensi dell'art. 1.*e*. La *Supreme Court* ha, tuttavia, ritenuto tal disputa del tutto inconferente con il fulcro della vicenda, dal momento che i suddetti lavori preparatori, invero, non avevano affrontato la questione concernente l'applicazione (o meno) del termine estintivo di cui all'art. 3.6 al di fuori del «periodo di responsabilità vettoriale».

Da ultimo, l'analisi della Corte Suprema britannica ha vagliato la giurisprudenza internazionale in tema di erronea riconsegna post-scaricazione delle merci trasportate, non ravvisando un consenso internazionale consolidato secondo cui l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia debba essere applicato esclusivamente a vicende anteriori allo sbarco.

Soltanto alcune risalenti e circoscritte pronunce hanno proposto un'applicazione della norma relegata al «periodo di responsabilità per il danneggiamento e per la perdita delle merci», ritenendo l'intero assetto normativo arroccato intorno ad esso ([27]).

5. La soluzione prospettata dalla Supreme Court – Il *wording*, il contesto normativo, nonché l'oggetto e la finalità dell'art. 3.6 delle Regole dell'Aia fanno propendere per un'interpretazione quanto più estensiva e non sembrano in alcun modo circoscrivere l'applicazione del *time bar* al periodo antecedente o contestuale alla scaricazione delle merci.

In ragione dei ragionamenti sopra esposti, la *Supreme Court* ha quindi condivisibilmente ritenuto che il *time bar* previsto dall'art. 3.6 delle Regole dell'Aia si applichi anche a quelle pretese che sorgono successivamente alla scaricazione, sino al momento della riconsegna, includendo la fattispecie dell'erronea

---

([27]) Cfr. *Rambler Cycle Co Ltd v. P & O Navigation Co* [1968] 1 Lloyd's Rep 42, in cui la *Federal Court of Malaysia* ha ritenuto che l'art. 3.6 non dovesse applicarsi a una domanda proposta dallo *shipper* di un carico di biciclette contro il vettore per erronea riconsegna dopo che il carico era stato sbarcato ed immagazzinato nel deposito portuale; siffatta pronuncia è stata di recente richiamata, senza apportare alcuna considerazione aggiuntiva sufficientemente persuasiva, da *Minmetals South-East Asia Corp Pte. Ltd v. Nakhoda Logistics Sdn Bhd* [2018] 6 MLJ 152, 55; *Teys Bros (Beenleigh) Pty Ltd v. ANL Cargo Operations Pty Ltd* [1989] 2 Qd R 288, in cui il carico è stato danneggiato prima del caricamento, mentre era sotto la custodia del vettore. Qui, la *Supreme Court of Queensland* ha ritenuto che il vettore non potesse avvalersi della decadenza prevista dalle Regole dell'Aia, poiché la sua responsabilità era sorta al di fuori e antecedentemente al «periodo di responsabilità vettoriale». Questa tesi veniva poi richiamata soltanto in *Kamil Export Pty Ltd v. NPL Pty Ltd* [1996] 1 VR 538, in relazione ad un danno occorso alle merci successivamente allo sbarCo Di avviso contrario – e a supporto della tesi sostenuta dalla *Supreme Court*. nella pronuncia in commento – *PS Chellaram & Co Ltds v China Ocean Shipping Co (The Zhi Jiang Kou)* [1991] 1 Lloyd's Rep 493, 515, ove i giudici hanno criticato l'ampiezza e, in un certo senso, anche la promiscuità del *wording* utilizzato dal legislatore, pur comunque riconoscendo un'unica e indubitabile interpretazione estensiva del termine estintivo in esame; v. anche *The Ot Sonja*, cit. e *The Sophie J*, cit.

riconsegna delle merci ([28]). Del resto, esiste un «periodo di responsabilità» definito dalle Regole dell'Aia durante il quale sono previsti obblighi e responsabilità, nonché diritti e immunità per il vettore, ma ciò non implica che tutte le disposizioni del *corpus* normativo riguardino ed operino esclusivamente con riferimento a quel periodo ([29]).

Accertata l'applicabilità dell'art. 3.6 delle Regole dell'Aia alle pretese per erronea riconsegna la Corte non ha potuto che affermare l'applicabilità della medesima fattispecie altresì alle Regole dell'Aia-Visby alla luce di un dettato certamente più ampio e onnicomprensivo ([30]).

Il testo del 1968, infatti, estende l'esonero del vettore da qualunque responsabilità inerente alle merci ([31]) – e non più soltanto in relazione alla perdita o al danneggiamento delle merci – qualora l'azione venga intentata successivamente allo spirare del termine annuale, che decorre dalla data della consegna delle merci o da quella in cui avrebbero dovuto essere consegnate ([32]).

Si tratta di elementi che incontestabilmente depongono per l'estensione del *time bar* oggetto di analisi anche alle ipotesi di *misdelivery* successiva alla scaricazione delle merci. Il testo emendato delle Regole dell'Aia-Visby, da un lato, aggiunge enfasi e conferisce incisività alla disposizione ([33]), rendendo indubbia la portata del *time bar*, risultando esso applicabile a tutte le pretese sorte dal trasporto delle merci via mare ([34]); dall'altro, consente un esercizio dell'azione

---

([28]) Per analogia, tal disposto può parimenti applicarsi a pretese riferite a responsabilità vettoriali inerenti alle merci trasportate originate anteriormente al caricamento. Coerentemente, in tutti questi casi, occorre dimostrare che la domanda abbia un sufficiente nesso con le merci identificabili trasportate o da trasportare.

([29]) L'affermazione della *Court of Appeal* secondo cui l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia non costituisce «*a cuckoo in the Hague Rules' nest*» non sembra quindi pertinente: già dal dettato del 1924 sono rinvenibili norme che dispongono in merito a diritti e responsabilità esulanti dal «periodo di responsabilità vettoriale».

([30]) In questo senso si esprime anche una autorevole dottrina: cfr. F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 226.

([31]) Sul punto, si veda W. Leung, *Misdelivery of Cargo without Production of Original Bill of Lading: Applicability of the Mandatory Legal Regime of Hague-Visby and the One Year Time Bar*, cit., 208.

([32]) Nel merito, E. Volli, *Modifica al regime della prescrizione*, in *Dir. mar.*, 1986, 632 ha affermato che la disciplina modificata dal protocollo di Visby del 1968 non si è allontanata in modo significativo da quanto emerso dall'interpretazione giurisprudenziale dell'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924, ma ha solamente meglio definito il fatto che la prescrizione fissata dalla nuova norma riguarda ogni genere di responsabilità, anche di carattere extracontrattuale.

([33]) Ne è un lampante esempio la locuzione «*whatsoever*».

([34]) In *The Captain Gregos*, cit., 315, si è sostenuto che la circoscrizione temporale annuale all'azione di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby fosse ammissibile anche con riferimento ad una pretesa di furto delle merci da parte del vettore-armatore durante il trasporto. J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, cit., 207, ha precisato che tale previ-

che prescinde dalla tipologia di responsabilità ascritta al soggetto convenuto in giudizio, scollegandosi dal portato dell'art. 4 del medesimo *corpus* normativo.

Perdipiù, anche sulla base di una rilettura dei *Travaux Préparatoires* prodromici all'adozione delle Regole dell'Aia-Visby ([35]), è cristallina la volontà di conferire la più ampia portata al testo emendato, in modo tale da ricomprendere nell'ambito di applicazione del *time bar* anche le pretese fondate sull'erronea riconsegna di merci (definita nei *Travaux* quale «*wrong delivery*»). E, anche in tal senso, non si ravvisa alcuna previsione che escluda l'applicazione della norma qualora l'erronea riconsegna avvenga successivamente alla scaricazione delle merci ([36]). L'emendamento, in definitiva, trae origine dalla necessità di ricomprendere in termini univoci nel contesto applicativo della disposizione proprio le azioni avverso l'erronea riconsegna delle merci; pertanto, l'art. 3.6 delle Regole dell'Aia-Visby deve applicarsi al caso di specie.

La pretesa dell'appellante Fimbank Plc, per questi motivi, è stata conseguentemente respinta, in quanto avanzata ben oltre il termine di 12 mesi dal momento in cui la consegna avrebbe dovuto avere luogo.

6. *Osservazioni conclusive* – La posizione della *Supreme Court* appare condivisibile anche da un punto di vista pragmatico-empirico.

Il rischio sulle merci coperte dalla polizza di carico non si esaurisce certamente con la mera scaricazione delle stesse, che sovente non coincide con la riconsegna del carico al destinatario, titolare della polizza di carico. Un'appli-

---

sione è stata interpretata ben aldilà dell'ordinaria pretesa per la perdita o per il danneggiamento del carico, venendo altresì ricomprese azioni sorte a causa di una «*fundamental breach of contract*», nonché derivanti dalla condotta del vettore prevista all'art. 4.5.*e* delle Regole dell'Aia-Visby; vedasi *Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd* [1987] 1 Lloyd's Rep 424. Critici, nel merito, T.E. Scrutton, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, XX ed., London, 1996 e W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, cit., 1640, che sostengono come un'interpretazione estensiva della norma non circoscritta al periodo di «*tackle-to-tackle*» sia scarsamente supportata in giurisprudenza, se non in sporadici *obiter dicta*. La sentenza annotata si pone in contrasto a tali considerazioni.

([35]) F. Berlingieri, *Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, cit., 308, ove, durante la Plenaria del *Committee on Bills of Lading Clauses* del 12 giugno 1963, Mr. J. C. Moore ha affermato che «*The Sub-Committee having fully considered the question of the time limit for claims by cargo owners against carriers directs the Drafting Committee to prepare and submit a draft amendment to the 3rd paragraph of Article 3(6) of the Hague Rules, such amendment to provide a one year limitation of time to sue in the broadest possible terms*». Nel merito si era dibattuto se la durata del termine estintivo dovesse essere annuale o biennale.

([36]) Cfr. anche F. Reynolds, *The Hague and Hague-Visby Rules and Wrong Deliver*, in *LMCLQ*, 2023, 4, in commento alla sentenza di primo grado relativa alla controversia qui esaminata. Si veda anche J. Fukushige, *Time bars and misdelivery: «Fimbank Plc v KCH Shipping Co Ltd» [2023] EWCA Civ 569*, in *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 2023, 65.

cazione dell'istituto del *time bar* limitata al tempo della scaricazione ostacolerebbe quelle che sono le esigenze economico-contabili del trasporto, generando notevoli incertezze e disarmonie ordinamentali relative al termine ultimo utile per avanzare una pretesa sulle merci ([37]).

D'altra parte, la sussistenza di un periodo estintivo certo per l'esercizio di tutte le azioni relative alle merci costituisce una convenienza altresì per l'ulteriore titolare della polizza di carico, che sarà parimenti incentivato ad attivarsi tempestivamente, non potendosi riservare tempistiche sovrabbondanti prima di far valere giudizialmente ogni suo buon diritto ([38]). Inoltre, si tutela la parte contraente che intenda esercitare un'azione nei confronti del vettore, garantendole un periodo minimo inderogabile per far valere i propri diritti. In mancanza, il vettore si vedrebbe riconosciuta la facoltà di emettere polizze di carico limitanti l'azione dell'interessato al carico (titolare della polizza) a brevi o brevissimi termini, andando sostanzialmente a comprimere, ingiustificatamente, i diritti processuali di quest'ultimo ([39]).

Sul punto è opportuno innestare una riflessione.

Esclusivamente con riferimento alle pretese relative al «periodo di responsabilità vettoriale», qualsiasi clausola, convenzionale o legale, che miri a ridurre il periodo annuale del *time bar* è contraria alle Regole dell'Aia e dell'Aia-Visby, pertanto, nulla e priva di efficacia ai sensi dell'art. 3.8 dei medesimi testi normativi.

Occorre, dunque, domandarsi se le previsioni di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aia e dell'Aia-Visby siano razionalmente concepite, assodato che l'intenzione del legislatore è quella di includervi altresì le vicende patologiche inerenti alle merci successive alla scaricazione ma antecedenti o contestuali alla riconsegna.

De jure condito, a parere di chi scrive, estendere l'applicazione dell'art. 3.8 delle Regole dell'Aia e dell'Aia-Visby all'ipotesi di *misdelivery* successiva alla scaricazione potrebbe apparire una forzatura ermeneutica. L'art. 3.8, infatti, espressamente limita la sua applicazione al «periodo di responsabilità del vettore», intercorrente tra la caricazione e la scaricazione delle merci.

Si potrebbe, quindi, auspicare l'adozione in futuro di un emendamento che tenga conto delle peculiarità ([40]), rispetto alla normativa nel suo complesso,

---

([37]) Sul punto anche W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, cit., 1623. Tra le varie finalità della siffatta impostazione dell'articolo 3.6 delle Regole dell'Aia/Aia-Visby non manca senz'altro quella di voler contribuire all'uniformità del diritto internazionale convenzionale, onde evitare un'insostenibile discrepanza tra le discipline nazionali, incline ad incoraggiare pratiche di *forum shipping*.

([38]) Per un'approfondita analisi dei vantaggi e dei soggetti che possono trarre beneficio dal termine estintivo annuale vedasi W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, cit., 1643.

([39]) Cfr. W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, cit., 1624.

([40]) Sul piano contestuale, cfr. *supra* par. 3. Sull'«*unsatisfactory wording*» delle Rego-

dell'art. 3.6, garantendo un'inderogabilità della disposizione, in via eccezionale, sino al momento della riconsegna delle merci, con il fine di valorizzare una necessaria certezza del diritto e di garantire una sostanziale parità d'armi ai contraenti.

In assenza di un simile intervento, l'autorevole posizione assunta dalla *Supreme Court* inglese appare, invero, idonea a colmare sul piano interpretativo quella stessa esigenza di coerenza sistematica che il legislatore potrebbe in futuro formalizzare. Resta ora da verificare se l'orientamento in parola troverà adesione anche in altri ordinamenti – tanto di *common law* quanto di *civil law* – contribuendo a delineare una giurisprudenza più uniforme in materia di responsabilità vettoriale e a consolidare, nel tempo, una più compiuta certezza del diritto nei traffici marittimi internazionali.

GIANDOMENICO MILILLO

---

le dell'Aia e dell'Aia-Visby, vedasi anche W. LEUNG, *Misdelivery of Cargo without Production of Original Bill of Lading: Applicability of the Mandatory Legal Regime of Hague-Visby and the One Year Time Bar*, cit., 227.

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

CRONACHE

CONVEGNO «SPORT VELICI: REGOLE E RESPONSABILITÀ»

Trieste 10 ottobre 2025

Nell'ambito degli eventi culturali collaterali alla Barcolana 57 (la regata più partecipata al mondo), si è tenuto a Trieste, presso la Sala Bobi Bazlen di Palazzo Gopcevich, il convegno «Sport velici: regole e responsabilità», organizzato dalla Sezione di Trieste dell'Associazione Italiana Giovani Avvocati (AIGA), in collaborazione con la rassegna Barcolana Cultura.

L'incontro, introdotto dall'avv. Achille Maria D'Alessandro (Vicepresidente AIGA Trieste) e moderato dal prof. Alfredo Antonini (ordinario di diritto dei trasporti all'Università di Udine), ha riunito accademici, professionisti e tecnici del settore per discutere dei profili di responsabilità connessi alla nautica da diporto e all'attività velica agonistica.

Dopo i saluti istituzionali dell'avv. Giulia Battistel (Presidente AIGA Trieste e Coordinatrice Regionale AIGA FVG), del prof. Mitja Gialuz (ordinario di diritto processuale penale all'Università di Genova e Presidente Società Velica di Barcola e Grignano), dell'avv. Elisa Lodi (Assessore allo sport del Comune di Trieste), dell'avv. Alessandro Cuccagna (Presidente Ordine degli Avvocati di Trieste) e dell'avv. Alessia Sialino (Presidente Delegazione FVG Unione Avvocati europei), si sono succeduti gli interventi della prof.ssa Fiorenza Prada (associata di diritto della navigazione all'Università di Macerata), dell'avv. Alberto Cattaneo (esperto di diritto sportivo), dell'avv. Carlo Pillinini (esperto di diritto assicurativo), dell'ing. Giorgio Davanzo (giudice di regata) e di Gabriele Benussi (skipper di fama internazionale).

L'eterogeneità degli approcci ha permesso di affrontare trasversalmente un tema di crescente complessità: la determinazione della responsabilità civile e penale nell'ambito della navigazione diportistica e sportiva, mettendo in luce la distinzione tra navigazione lusoria e competitiva.

Nel merito, i relatori hanno offerto una ricostruzione sistematica del regime della responsabilità civile nella navigazione da diporto, sof-

fermandosi sul richiamo effettuato dall'art. 40 del codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005) all'art. 2054 c.c., che comporta l'applicazione, estesa al contesto nautico, della presunzione di responsabilità del conducente. Tale richiamo segna una presa di distanza dal codice della navigazione, escludendo il rinvio alle sue disposizioni sull'urto previste dall'art. 486 cod. nav. e ribadendo così la specialità del diritto della nautica da diporto.

Si è inoltre evidenziato come la responsabilità del conducente dell'unità da diporto assuma un carattere soggettivo con inversione dell'onere probatorio, in linea con la giurisprudenza più recente – in particolare Cass. civ. n. 12063/2022 – che consente l'esonero del conducente solo qualora dimostri di aver adottato ogni condotta idonea a evitare il danno (conformi altresì Cass. civ. n. 13324/2015, e Cass. civ. n. 25771/2019). Tale orientamento, come osservato, tende a rafforzare la tutela del danneggiato e ad accentuare la diligenza richiesta al soggetto preposto alla conduzione dell'unità da diporto, la cui posizione è assimilabile a quella del conducente stradale.

Particolare attenzione è stata quindi dedicata al tema della condotta concorsuale da parte del soggetto danneggiato a bordo del natante, con richiamo alla sentenza Cass. Civ. n. 8054/2016, la quale, pur riconoscendo che il comportamento imprudente del passeggero possa integrare una concausa, afferma la perdurante responsabilità del conducente dal momento che fra conducente e passeggero si è formato il consenso alla circolazione medesima con la consapevole partecipazione di ciascuno alla condotta colposa dell'altro ed accettazione dei relativi rischi.

Sul piano penale, è stata illustrata la recente introduzione nel codice penale degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* c.p., istitutivi dei reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche, introdotti dal legislatore nel 2023 a seguito di un grave incidente nautico verificatosi sul lago di Garda nel 2021, intervento che ha ampliato significativamente il quadro punitivo, introducendo aggravanti specifiche e pene particolarmente severe. Il problema, tuttavia, risiede nella difficoltà di individuare quali norme, se violate, determinino la responsabilità penale, con riferimento soprattutto alle regole di condotta contenute nel Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (NIPAM-COLREG, art. 5 sulla vedetta, art. 6 sulla velocità) e alle disposizioni del codice della nautica da diporto.

Quando la navigazione assume connotati agonistici la questione si complica. Le regate si inseriscono infatti in un ordinamento – avente

carattere tendenzialmente tecnico – parzialmente autonomo, governato dalle Racing Rules of Sailing (RRS, revisionate e pubblicate ogni quadriennio dalla World Saling, organo di riferimento per lo sport della vela ufficialmente riconosciuto dall'International Olympic Committee) integrate, in Italia, dalle Prescrizioni della Federazione Italiana Vela (FIV). Ne derivano modelli di condotta, standard tecnici e meccanismi di risoluzione delle controversie speciali che si collocano in un'area di contatto tra diritto speciale – il diritto sportivo – e diritto comune. Nel merito, la giurisprudenza internazionale si è da tempo orientata nell'escludere le regate dal raggio d'azione delle c.d. Norme Internazionali per la prevenzione degli abbordi in mare (NIPAM, altresì conosciute come c.d. COLREG, *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*), salva comunque la loro applicazione con riferimento agli incroci con le imbarcazioni che non partecipano alla regata. Inoltre, il bando di regata può stabilire che le Regole di Regata relative agli incroci siano integralmente sostituite dalle regole sul diritto di rotta previsto dalle NIPAM.

Il confronto tra i relatori ha indi posto in rilievo alcune decisioni che introducono temi di acceso dibattito relativamente alla definizione del regime di responsabilità in ambito velistico.

In primo luogo, la sentenza del Tribunale di Trieste del 4 febbraio 2000 ha introdotto il concetto di cosiddetta «conduzione collettiva», riconoscendo la possibile corresponsabilità dell'intero equipaggio nella manovra e nella gestione dell'unità. Tale impostazione, pur significativa, è stata oggetto di evoluzione e di critica: il Tribunale di Cagliari, sent. n. 991/2008, ha infatti ritenuto opinabile la configurazione dell'equipaggio quale co-conducente, valorizzando invece la diversità dei ruoli a bordo e la presenza di un unico conducente, lo *skipper*, responsabile della conduzione, delle manovre e delle scelte di governo dell'unità da diporto.

Nel merito, un punto di riferimento è rappresentato dalla pronuncia Cass. Civ. n. 12012/2002, riferita ad una vicenda calcistica, ove la Corte ha chiarito che il comportamento lesivo di un partecipante è esente da responsabilità civile solo se sussiste un collegamento funzionale stretto tra l'azione e la dinamica del gioco (dello sport), escludendo la possibilità di liberarsi dalla responsabilità nei casi in cui l'atto sia compiuto con dolo o con una violenza incompatibile con le caratteristiche dello sport praticato. Tale principio, trasposto al contesto della vela, impone di valutare l'evento lesivo in relazione alle peculiarità tecniche della

competizione, al contesto ambientale marino o lacustre e al grado di rischio accettato dagli atleti.

Le tre pronunce, lette congiuntamente, evidenziano un progressivo affinamento del concetto di «responsabilità» nell'ottica velica agonistica: da una visione cooperativa dell'equipaggio a una responsabilità individuale e funzionale, fino al riconoscimento di una soglia di rischio insita nella pratica ma non idonea a escludere la colpa in caso di comportamenti illeciti.

In aggiunta, sul piano assicurativo, è stato sottolineato come le polizze siano obbligatorie solamente per i danni alla persona (art. 123 cod. ass. priv.), sicché per i danni alle cose l'azione diretta non è esercitabile. Si è pure rammentato che le attività di regata sono spesso escluse dalle coperture standard, rendendo necessarie clausole aggiuntive; ciò rafforza l'importanza, per armatori e conduttori, di un'attenta lettura delle condizioni contrattuali e di una consapevole gestione del rischio.

In conclusione, gli interessanti contributi del giudice di regata internazionale Giorgio Davanzo e dello skipper Gabriele Benussi hanno offerto una preziosa prospettiva tecnico-pratica, suscitando l'interesse e l'applauso dei presenti per la vivacità e la concretezza dei temi trattati, con ciò confermando che il diritto marittimo vive ed evolve nell'esperienza concreta. Il Giudice di regata ha illustrato le peculiarità delle regole di regata, nonché il cruciale valore probatorio rappresentato dal verbale di regata, redatto secondo criteri di accertamento dei fatti propri dell'ordinamento sportivo (*balance of probability*), e il tema dell'auto-punibilità del concorrente in caso di violazione delle norme di gara, oltre al procedimento relativo alle proteste, caratterizzato dall'oralità, dall'immediatezza e dalla separazione da quello giurisdizionale; con le parole del relatore, destinati il primo ad assegnare le coppe, il secondo ad attribuire responsabilità e risarcimenti. Lo skipper ha portato la sua esperienza pratica in regata, raccontando la sua storia e quella del suo *team* (Fast and Furio Sailing Team), che a due giorni dal convegno in commento, ha vinto la Barcolana, piazzandosi al primo e al secondo posto della classifica generale con le imbarcazioni Arca SGR – Wild Thing e M07.

GIANDOMENICO MILILLO

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

CRONACHE

CONVEGNO «I DRONI NEL DIRITTO E NELL'ESPERIENZA APPLICATIVA: NOZIONI, SOGGETTI, SERVIZI E RESPONSABILITÀ»

MESSINA 15 OTTOBRE 2025

Il 15 ottobre 2025, alle ore 14, presso il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Messina, si è tenuto il Convegno dal titolo «*I droni nel diritto e nell'esperienza applicativa: nozione, soggetti, servizi e responsabilità*», di presentazioni dei risultati della ricerca su «*ATM, Drones and D.A.N.T.E.: Digitalization, Artificial Intelligence, and New Technologies for Environment*», Progetto PRIN 2022, coordinato a livello nazionale dalla Prof.ssa Maria Piera Rizzo. L'incontro ha sviluppato in particolare i più attuali profili giuridici, tecnici ed operativi connessi all'impiego dei sistemi di aeromobili a pilotaggio remoto (UAS), approfondendo il ruolo dei soggetti e le relative responsabilità, in un contesto nel quale l'evoluzione tecnologica impone nuove riflessioni sistematiche e applicative.

Dopo il saluto istituzionale della Prof.ssa Cinzia Ingratoci, Vice Direttrice del Dipartimento di Giurisprudenza, che ha evidenziato il ruolo del Dipartimento nel promuovere la ricerca sull'innovazione tecnologica nei trasporti e nel diritto della navigazione, è intervenuto da remoto il Prof. Alfredo Antonini, Ordinario di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università degli Studi di Udine e Presidente dell'Associazione Nazionale dei Professori di Diritto della Navigazione e dei Trasporti (AIDINAT). Il Prof. Antonini, rivolgendo il più affettuoso saluto ai partecipanti, ha sottolineato l'importanza del diritto della navigazione e dei trasporti per lo studio e la comprensione sistematica di temi come quelli approfonditi dai colleghi navigazionisti dell'Ateneo Messinese e da tutti i componenti del PRIN. L'innovazione tecnologica, prosegue Antonini, trova infatti ampio spazio già da tempo nel settore dei trasporti, e gli studiosi della materia hanno dovuto affrontare le nuove problematiche indotte da un quadro normativo in costante evoluzione,

teso a regolare l'uso crescente di strumenti digitali e sistemi di IA e i profili di responsabilità ad esse connessi.

I lavori sono stati introdotti dalla Prof.ssa Maria Piera Rizzo, Ordinaria di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, nonché *Principal Investigator* del PRIN. Nel suo intervento, la relatrice ha illustrato l'articolazione del progetto, avviato il 18 ottobre 2023 e sviluppato in collaborazione con le Università di Macerata, Napoli "Parthenope" e Modena–Reggio Emilia. Ha richiamato, inoltre, le tre aree tematiche che ne costituiscono l'asse portante – la gestione del traffico aereo e dei servizi U-Space, l'impiego dei droni e dell'intelligenza artificiale, e i profili di responsabilità correlati – soffermandosi sulla necessità di un quadro regolatorio coerente con le strategie dell'Unione europea orientate alla duplice transizione verde e digitale.

La prima sessione dei lavori, rubricata «UAS: aspetti operativi», è stata presieduta dalla Prof.ssa Francesca Salerno, Ordinaria di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università "Parthenope"di Napoli. Nel suo intervento introduttivo la Presidente ha evidenziato come l'espansione dell'impiego dei droni richieda un approccio integrato, capace di coniugare l'evoluzione tecnica dei sistemi aeromobili con un quadro regolatorio chiaro, coerente e aggiornato.

La prima relazione è stata svolta del Prof. Simone Vernizzi, Ordinario di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università di Modena e Reggio Emilia, che ha offerto un inquadramento sistematico degli aeromobili senza pilota alla luce della normativa nazionale, europea e delle regole tecniche dell'ICAO. Partendo dalla Convenzione di Chicago del 1944, con particolare riferimento all'articolo 8 relativo agli aeromobili senza pilota a bordo, il relatore ha tracciato l'evoluzione della disciplina degli UAS fino ai provvedimenti più recenti.

Il Prof. Vernizzi ha evidenziato l'interesse dell'ICAO, manifestatosi dai primi anni 2000, per l'impiego di tali velivoli nello spazio aereo non segregato, confermato dall'adozione del Manual RPAS (2015) e dalla graduale revisione degli Allegati. L'Unione Europea, seppur con approccio più prudente, ha avviato solo dopo il 2010 l'integrazione della aviazione UAS con quella tradizionale, come emerge dalle previsioni del Regolamento 2018/1139, dalle norme sulla progettazione e fabbricazione degli UAS e da quelle inerenti alle loro operazioni nel Cielo Unico Europeo e nell'U-Space.

Il relatore ha, infine, sottolineato le prospettive future della disciplina, con particolare attenzione all'armonizzazione europea e alla neces-

sità di garantire un utilizzo sicuro, responsabile e coordinato degli UAS con il traffico aereo tradizionale.

Ha fatto seguito la relazione dell'Ing. Rinaldo Avagliano, Aerospace Engineer di ENAC, che si è soffermato sul ruolo di ENAC nella certificazione degli UAS immessi sul mercato.

La seconda sessione, dedicata ai temi «ATM e U-Space», è stata presieduta dalla Prof.ssa Francesca Pellegrino, Ordinaria di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università di Messina, la quale ha sottolineato come la gestione del traffico aereo e l'integrazione dei sistemi *unmanned* rappresentino oggi una delle sfide più rilevanti per l'aviazione civile, in un contesto normativo e tecnologico in continua evoluzione.

La sessione è stata aperta dalla relazione della Prof.ssa Francesca Salerno, che ha affrontato il tema della sostenibilità nel settore dell'aviazione, con particolare riferimento al Cielo Unico Europeo (SES). La relatrice ha evidenziato come la tutela dell'ambiente costituisca un pilastro della normativa SES sin dalla sua istituzione e ha richiamato la riforma SES2+ di cui Regolamento (UE) 2024/2803, entrato in vigore il 1° dicembre 2024.

La prof.ssa Salerno ha anche illustrato gli obiettivi di modernizzazione della gestione dello spazio aereo e dei servizi di navigazione, volti a incrementare capacità ed efficienza operativa, anche mediante rotte più ecologiche. Sono state analizzate le misure internazionali adottate dall'ICAO, unitamente alle normative europee sul *Single European Sky*, finalizzate a ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e a contribuire alla neutralità climatica nel settore.

Ha fatto seguito la relazione del Prof. Silvio Magnosi, Aggregato di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università di Napoli «Parthenope», dedicata all'evoluzione del Cielo Unico Europeo e alla disciplina dell'*Air Traffic Management*. Il relatore ha ripercorso le principali tappe che hanno portato alla definizione del SES, evidenziando il ruolo delle istituzioni europee nel favorire un approccio coordinato alla gestione del traffico aereo. Particolare attenzione è stata riservata alle competenze dell'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA) e delle Autorità Aeronautiche Nazionali, il cui coordinamento risulta sempre più indispensabile alla luce delle crescenti esigenze operative di un settore caratterizzato da forte espansione e da una elevata interdipendenza funzionale.

È quindi intervenuta la Prof.ssa Maria Piera Rizzo che, muovendo dalla definizione dello spazio aereo U-space, si è poi soffermata sulla certificazione dei fornitori di servizi U-space, esplorando gli aspetti qualificatori e disciplinari, e sulla gestione dei servizi U-space obbligatori, con particolare attenzione alla loro qualificazione e impatto sulla normativa applicabile.

L'ing. Luigi Brucculeri, Head for Research and Business, ha presentato un aggiornamento sullo stato di attuazione delle soluzioni U-Space in Italia, illustrando in particolare l'evoluzione della piattaforma D-Flight, strumento cardine per la gestione dei servizi digitali dedicati agli UAS. Nel suo intervento sono stati richiamati i progressi compiuti nella definizione delle infrastrutture digitali necessarie a garantire l'integrazione sicura degli UAS nello spazio aereo, nonché le prospettive di sviluppo dei servizi U-Space in vista della piena operatività dei futuri ecosistemi urbani e interurbani dedicati alla mobilità aerea avanzata.

La Prof.ssa Cinzia Ingratoci, Ordinaria di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università di Messina, ha affrontato il tema dell'*Advanced Air Mobility* (AAM) e dell'*Urban Air Mobility* (UAM), mettendo in luce i benefici e le criticità connesse all'utilizzo di veicoli autonomi nella mobilità urbana. La relatrice ha richiamato l'interesse pubblico sotteso allo sviluppo di tali sistemi, in grado di contribuire alla riduzione delle principali esternalità negative del trasporto tradizionale (incidentalità, congestione, inquinamento) e di rispondere a esigenze sociali crescenti in termini di rapidità ed efficienza degli spostamenti. Accanto ai vantaggi, sono state esaminate le problematiche etiche, giuridiche e di accettazione sociale che accompagnano l'introduzione di tali tecnologie, soprattutto in riferimento ai nuovi scenari del trasporto inter- e intra-urbano.

La relazione della Prof.ssa Adele Marino, Associata di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università di Messina, ha posto al centro dell'analisi i vertiporti, infrastrutture strategiche per lo sviluppo della mobilità aerea urbana.

La relatrice ha illustrato le caratteristiche tecniche e funzionali di tali infrastrutture, richiamando le prime indicazioni elaborate da EASA, contenute nelle *Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports* (PTS-VPT-DSN), che forniscono linee guida sperimentali per la progettazione dei vertiporti in area urbana. Ampio spazio è stato dedicato al nuovo regolamento ENAC del 12 giugno 2024, con particolare

riferimento alla Sezione D relativa alla costruzione e all'esercizio dei vertiporti, analizzandone i contenuti e le prospettive applicative in vista dell'implementazione di una rete nazionale di infrastrutture dedicate alla mobilità aerea innovativa.

Ha concluso la sessione la relazione dell'Ing. Giancarlo Ferrara, Programme Manager presso Eurocontrol, che ha affrontato il tema dei servizi U-Space e dell'integrazione della *Innovative Air Mobility* (IAM) nel contesto europeo.

Il relatore ha delineato le prospettive di sviluppo della mobilità aerea innovativa, soffermandosi sulle principali sfide operative e regolatorie e sul ruolo svolto da Eurocontrol nel coordinamento dei processi di integrazione tra aviazione tradizionale, tecnologie *unmanned* e sistemi di gestione del traffico di nuova generazione.

La terza e ultima sessione del convegno, rubricata «profili di responsabilità», è stata presieduta dalla Prof.ssa Cinzia Ingratoci, che ha introdotto i lavori sottolineando come l'integrazione dei droni e dei sistemi basati su intelligenza artificiale imponga un ripensamento dei modelli tradizionali di responsabilità civile, penale e assicurativa nell'ambito della navigazione aerea.

Il primo intervento della sessione è stato affidato al Prof. Stefano Pollastrelli, Ordinario di Diritto della Navigazione e dei Trasporti nell'Università di Macerata, che ha analizzato l'impatto dell'intelligenza artificiale sulla responsabilità civile in ambito aeronautico. Il relatore ha evidenziato come l'impiego di macchine dotate di capacità di autoapprendimento e potenzialmente autonome rispetto al controllo umano richieda una revisione degli attuali paradigmi di responsabilità, al fine di non scoraggiare le importanti iniziative imprenditoriali necessarie, assicurando in ogni caso un'adeguata tutela alle vittime. Particolare attenzione è stata riservata ai problemi tra rapporto di causalità, allocazione delle responsabilità e possibilità di fare ricorso all'art. 2050 c.c., relativo all'esercizio di attività pericolosa, quale strumento idoneo a disciplinare i rischi intrinseci derivanti dai prodotti basati sull'intelligenza artificiale.

La Dott.ssa Emilia Vermiglio, Dottoressa in Scienze Giuridiche dell'Università di Messina e Assegnista del PRIN, ha dedicato la propria relazione ai profili di responsabilità da danno da prodotto connessi all'utilizzo dei droni. La relatrice ha illustrato i principali criteri di imputazione della responsabilità del produttore, soffermandosi sulla

crescente complessità tecnica dei sistemi *unmanned* e sulla necessità di un quadro normativo capace di garantire un'efficace tutela degli utenti e dei terzi, anche alla luce della normativa europea in fase di aggiornamento.

Ha fatto seguito la relazione della Prof.ssa Francesca Pellegrino, che ha affrontato i profili assicurativi connessi all'impiego dei droni, esaminando il quadro normativo europeo e nazionale. Il contributo ha preso le mosse dal Regolamento (UE) 2018/1139, integrato dai Regolamenti (UE) delegato 2019/945 e di esecuzione 2019/947, i quali pongono al centro il criterio del rischio dell'operazione, imponendo per i SAPR una copertura assicurativa "adeguata" a tutelare persone e beni.

È stato inoltre analizzato il Regolamento ENAC UAS-IT 2021, che prevede l'obbligo per l'operatore di stipulare un'assicurazione verso terzi conforme ai massimali minimi stabiliti dal Regolamento (CE) 785/2004.

La relazione ha evidenziato come la dimensione assicurativa rappresenti un tassello fondamentale per garantire la sicurezza dei voli e la coesistenza tra aviazione tradizionale e droni.

La Prof.ssa Giuseppina Panebianco, Ordinaria di Diritto Penale nell'Università di Messina, ha svolto un'analisi approfondita dei profili penalistici connessi all'impiego degli UAS, soffermandosi sull'aggravamento delle fattispecie di reato introdotte con la nuova legge 132/2025, in vigore dal 10 ottobre 2025. La relatrice ha sottolineato come la progressiva sostituzione dell'uomo con sistemi intelligenti rischi di attenuare il nesso causale tra condotta ed evento dannoso o pericoloso, ponendo interrogativi sulla legittimità dell'intervento punitivo.

La sessione si è conclusa con l'intervento della Dott.ssa Michela Pandolfino, Dottoranda in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, che ha svolto un'approfondita analisi del criterio del rischio e del principio di proporzionalità quali architravi dell'attuale impianto regolatorio europeo in materia di droni. La relatrice ha evidenziato come il Regolamento (UE) 2018/1139 e il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 siano costruiti su un approccio *risk-based*, che assume il rischio – inteso quale combinazione di probabilità e gravità dell'evento dannoso – quale parametro determinante nella definizione degli obblighi giuridici dell'operatore, dell'UAS e dell'intera catena di responsabilità. La Dott.ssa Pandolfino ha chiarito che il principio di proporzionalità, nella sua declinazione tecnica e giuridica, funge da criterio di adeguatezza e

necessarietà delle misure di sicurezza, imponendo che le prescrizioni regolamentari siano calibrate sulla natura dell'operazione, sul contesto operativo e sul potenziale impatto sull'incolumità dei terzi.

A chiusura dell'evento la prof.ssa Cinzia Ingratoci ha tratto alcune considerazioni di sintesi sulle principali questioni affrontate nel corso della giornata, sottolineando la necessità di un continuo confronto tra studiosi, operatori e istituzioni per orientare l'evoluzione normativa dei sistemi *unmanned* e IA in un quadro coerente di responsabilità e sicurezza.

MICHELA PANDOLFINO E EMILIA VERMIGLIO

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

CRONACHE

V CONVEGNO NAZIONALE A.I.DI.NA.T., CONCLUSIVO DEL PROGETTO PRIN 2020, «IL LIMITE RISARCITORIO NELL'ORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE E DEI TRASPORTI, TRENT'ANNI DOPO». IN ONORE DEL PROF. ALFREDO ANTONINI

Catanzaro 16 e 17 ottobre 2025

Nei giorni 16 e 17 ottobre 2025, presso l'Università *Magna Graecia* di Catanzaro, si è svolto il quinto Convegno nazionale dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, dal titolo «*Il limite risarcitorio nell'ordinamento della navigazione e dei trasporti, trent'anni dopo*», in onore del Professore Alfredo Antonini, Presidente dell'Associazione.

Il Convegno ha segnato, altresì, il momento di presentazione dei risultati della ricerca PRIN 2020 «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims*», coordinata a livello nazionale dal Professore Umberto La Torre.

L'importante iniziativa, organizzata dai Proff.ri Umberto La Torre, Alfredo Antonini, Michele M. Comenale Pinto, Elisabetta Rosafio, Monica Brignardello, ha inteso rievocare – alla luce delle novità normative e degli sviluppi dottrinali – il confronto svoltosi a Modena nell'aprile del 1993 in occasione del Convegno «*Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*», ripercorrendo la strada già tracciata poco più di trent'anni addietro dai Professori Gabriele Silingardi e dallo stesso Alfredo Antonini.

Nel dedicare l'incontro al Prof. Antonini, gli autorevoli relatori hanno tutti espresso il personale riconoscimento e l'apporto straordinario che Alfredo Antonini ha dato, nel corso della sua lunga ed intensa attività scientifica e didattica, allo sviluppo degli studi di diritto della navigazione e dei trasporti.

Il Convegno si è aperto con la presentazione della figura del Pro-

fessore Antonini da parte del Prof. La Torre, che ne ha delineato, con finezza e partecipazione, il profilo umano e intellettuale di studioso che ha saputo unire, alla competenza del giurista, la misura del cultore autentico del diritto, lasciando un esempio di metodo e di idee, che solo formalmente lascia l'insegnamento, continuando ancora a guidare i giovani che si sono affidati, grati, al suo magistero.

Fine interprete del diritto, Antonini ha dedicato la sua vita accademica alla costruzione di un dialogo continuo tra diritto civile, diritto dei trasporti e diritto della navigazione, ambiti che, grazie ai suoi insegnamenti, hanno cessato di apparire settori separati per diventare un sistema unitario, in cui la specialità del secondo e del terzo non contraddice, ma sviluppa e arricchisce i principi del primo.

La sua opera si distingue – ha continuato La Torre – per una profonda fedeltà alla tradizione scientifica italiana, ma insieme per una costante tensione all'innovazione: in Antonini, la cura filologica della fonte si coniuga sempre con l'apertura verso le esigenze del diritto vivente e la sensibilità verso i problemi concreti dell'economia e dei traffici.

Le sue pagine – nitide, essenziali, sempre misurate – riflettono una padronanza profonda della materia e una straordinaria capacità di visione sistematica che richiama ai grandi Maestri della Scuola navigazionista, e che trova in lui un tono personale, moderno e rigoroso.

Come Maestro del diritto, Antonini ha rappresentato non solo un interprete autorevole, ma anche un seminatore di metodo: nei suoi scritti e nella sua Scuola ha trasmesso ai giovani giuristi la convinzione che ogni norma vada compresa nella sua funzione e nella sua portata applicativa, e che l'autonomia del diritto della navigazione non significhi isolamento, ma capacità di proiettare la specialità nell'universale, facendone, secondo la lezione di Pugliatti, un banco di prova del diritto civile.

La sua produzione scientifica testimonia, infatti, grande coerenza intellettuale: la ricerca dell'unità del diritto attraverso la molteplicità delle sue forme.

A conclusione della presentazione del Professore Umberto La Torre, il prof. Alfredo Antonini ha quindi dato avvio alla sua prolusione del Convegno, su «*Le limitazioni risarcitorie, il diritto dei trasporti e il codice civile*».

Il frutto delle sue riflessioni complessive riguarda la portata effettiva del principio di limitazione di cui all'art. 2740 c.c., figura ormai profondamente mutata.

L'ordinamento contemporaneo, spinto da esigenze di efficienza eco-

nomica e di protezione dell'iniziativa privata, tende a frammentare la garanzia patrimoniale, creando spazi sempre più ampi di separazione e limitazione.

Il diritto della navigazione e dei trasporti, in questa prospettiva, continua a svolgere il ruolo di pioniere e banco di prova: luogo di elaborazione di modelli giuridici che, se dimostrano di funzionare, vengono progressivamente estesi al diritto comune.

Riprendendo un'espressione di Tullio Ascarelli riferita al diritto commerciale, Antonini sposa quanto affermato dagli allievi di Antonio Scialoja, padri del diritto della navigazione (Antonio Lefebvre d'Ovidio e Gabriele Pescatore), definito quale pioniere dell'ordinamento.

Scrive Antonini in un passaggio di un recente scritto, che si ritiene fondamentale riportare per esteso: «Pioniere e, come è stato più di recente intuito (Salvatore Pugliatti, Francesco Donato Busnelli) e da noi stessi sistematicamente evidenziato, banco di prova dell'ordinamento: luogo, o meglio area di normazione, ove la regola nuova viene sperimentata e, se dà buona prova di sé, si candida ad essere estesa all'ordinamento generale, mentre, se non riesce a darla, può avviarsi a cadere anche nel settore speciale, oppure a rimanere in esso, senza divenire norma generale. Sicché, con la produzione di regole nuove e con l'estensione delle stesse alle altre aree dell'ordinamento, il diritto speciale si fa fucina dell'ordinamento, di cui è motore l'esigenza di tutela di situazioni nuove ([1])».

Antonini, partendo dall'esperienza e dalle elaborazioni maturate negli studi di diritto della navigazione e commerciale – anche alla luce della prassi contrattuale – osserva come l'ordinamento abbia progressivamente attenuato il principio della responsabilità patrimoniale illimitata.

Le eccezioni si articolano su tre livelli – responsabilità, debito e rischio – e mostrano una tendenza verso la generalizzazione delle deroghe, sino a mettere in discussione un principio un tempo ritenuto assoluto, e cioè quello della piena garanzia del patrimonio del debitore, rispetto ai creditori.

Dallo studio delle fattispecie tradizionali fino alla responsabilità armatoriale e alle moderne forme di esdebitazione, emerge infatti un filo

---

([1]) In questi termini, A. Antonini, *Limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito: dalle regole particolari verso la generalizzazione?*, in *Dir. trasp.* 2024, 48.

conduttore di razionalizzazione del rischio, orientato non alla disgregazione ma alla conservazione del patrimonio del debitore.

Antonini giunge, quindi, alla conclusione che le regole della navigazione e dei trasporti sono divenute modelli anticipatori della moderna civiltà giuridica: nel diritto della navigazione l'esperienza concreta del rischio, della circolazione e della responsabilità ha messo alla prova, sin dall'origine, la tenuta dei principi generali dell'ordinamento.

Egli individua in questo dialogo tra diritto civile e diritto della navigazione una dialettica costruttiva, in cui le «regole particolari» si proiettano verso la «generalizzazione»: le limitazioni di responsabilità, la separazione patrimoniale, la nozione di rischio d'impresa e le connesse responsabilità per rischio da cui derivano le clausole di esonero o attenuazione del danno, sono oggi parte del linguaggio comune del diritto privato.

In questo senso, il sistema delle limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito non appare più un insieme di eccezioni isolate, ma l'espressione di un autonomo principio di delimitazione del rischio, che tende a sostituire, nella prassi economica e nella logica del diritto contemporaneo, l'antico dogma della responsabilità illimitata del debitore.

Antonini si colloca, così, nel solco della tradizione più autentica della materia con una sensibilità contemporanea.

La prima sessione plenaria, presieduta dal Professore Michele M. Comenale Pinto (Ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi di Sassari, Coordinatore Unità di Ricerca di Sassari PRIN 2020), si è aperta con la relazione del Professore Alessandro Zampone (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università La Sapienza di Roma), sulla limitazione nella giurisprudenza costituzionale. Il tema, ad avviso del Relatore, ha rappresentato il test di resistenza di molteplici aspetti che, espressione di principi fondamentali di carattere speciale, hanno avuto un ruolo cardine nel sistema autonomo del diritto della navigazione.

Con riguardo alle limitazioni risarcitorie, la Corte costituzionale ha compiuto nel tempo un diffuso esame, esteso a tutto il settore dei trasporti, delle norme che stabiliscono limitazioni della risarcibilità del danno in relazione a situazioni non omogenee. Tale opera è giunta a risultati che, muovendo dall'inevitabile sindacato di ragionevolezza delle scelte differenziali del legislatore, sono evidentemente non coincidenti

per la responsabilità per danno alla persona rispetto alla responsabilità per danno a cose, fermo restando che alla limitazione è stata sempre attribuita (salvo alcune recenti eccezioni; cfr. Cass. 2034/2025) una funzione di contenimento al servizio di determinate finalità presupposte dal legislatore. In questo senso si è espressa anche recentemente la Corte di cassazione a proposito della limitazione della responsabilità dell'armatore disciplinata dall'art. 275 c. nav. giungendo a conclusioni conservative (cfr. Cass. 25290/2025).

Inoltre, riguardata la limitazione come beneficio disposto dal legislatore a favore di un determinato soggetto, il conseguente adattamento del punto di osservazione alla condizione del beneficiario ha determinato la connotazione in termini soggettivi del sindacato di ragionevolezza delle scelte del legislatore a proposito delle previsioni di decadenza dal beneficio stesso in considerazione della condotta del soggetto ritenuto responsabile; soggetto che non necessariamente coincide con colui la cui condotta ha dato luogo al danno. Da qui la questione ulteriore della compatibilità costituzionale di quei meccanismi di decadenza dal beneficio che valorizzano i soli comportamenti anti-doverosi del diretto responsabile e non dei dipendenti e preposti del cui operato è chiamato a rispondere; problema affrontato recentemente dalla Cassazione a proposito dei sistemi di responsabilità extracontrattuale vicaria.

Il tema delle deroghe contrattuali al limite risarcitorio è stato successivamente trattato dal Professore Massimiliano Piras (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), che, dopo aver tratteggiato brevemente le caratteristiche e le motivazioni che sorreggono le limitazioni del debito e della responsabilità nel diritto della navigazione, si è soffermato sulle opzioni negoziali che consentono al creditore del trasporto di ottenere un risarcimento più elevato del limite minimo stabilito dalla legge. È stato, altresì, ribadito come il debito del vettore, che pure l'ordinamento contiene in termini ridotti, non possa essere ulteriormente compresso dall'autonomia privata a pena di pregiudicare la tutela del danneggiato. Tuttavia, la possibilità che il vettore marittimo di merci possa esonerarsi per i danni subiti dal carico nei periodi precedenti alla caricazione e successivi alla scaricazione della nave sembra ammettere la potenziale legittimità una clausola che delimiti l'oggetto del contratto con effetti paragonabili a quelli di una esenzione da responsabilità.

La decadenza del beneficio del limite è stato il tema trattato dalla

Professoressa Fiorenza Prada (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Macerata), la quale ha esaminato le diverse ipotesi di decadenza previste nei vari sottotipi di trasporto, approfondendo le differenze terminologiche e concettuali tra dolo, colpa grave, colpa temeraria e cosciente, e *wilful misconduct*, senza tralasciare una verifica in chiave comparatistica con la *Leichtfertigkeit* di matrice tedesca. Ciò che è emerso dall'analisi è una disciplina disomogenea, con una particolare criticità nell'ambito del trasporto aereo di merci, poiché la Convenzione di Montreal non contempla la decadenza del vettore dal beneficio del limite in caso di dolo o di colpa grave o temeraria, difformemente dall'impostazione previgente del codice della navigazione (abrogato art. 952) e della Convenzione di Varsavia come emendata nel 1955.

In conclusione, la Professoressa Prada ha proposto una riflessione di sistema: pur nella specificità di ciascun tipo di trasporto, la decadenza dal limite potrebbe essere oggetto di una armonizzazione normativa, fondata sul principio della meritevolezza e sull'esclusione dal beneficio in caso di dolo o colpa temeraria e cosciente, al fine di tutelare efficacemente l'affidamento del danneggiato.

A seguire, il Professore Giovanni Marchiafava (Ricercatore di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Genova) ha affrontato la questione dei limiti risarcitori e dell'assicurabilità del rischio dal punto di vista dei contratti del turismo organizzato e in particolare del contratto di pacchetto turistico e di crociera, tema che rientra nell'attività scientifica svolta dall'Unità di ricerca dell'Università degli Studi di Genova nell'ambito del Prin 2020. Nonostante l'evoluzione della prassi assicurativa nel settore dei trasporti e dei contratti del turismo organizzato, secondo il Relatore, permangono perplessità in ordine all'effettiva funzionalità del binomio assicurazione obbligatoria-responsabilità oggettiva, che non consentono di ritenere soddisfatta l'esigenza di integrale trasferimento del rischio di impresa dall'operatore economico all'assicuratore e conseguentemente di ritenere totalmente soddisfatta anche l'esigenza di tutela del danneggiato.

Nelle seconde sessioni in «parallelo», hanno preso parte i Prof. Stefano Pollastrelli (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Macerata), Marco Badagliacca (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cassino), Carmen Telesca (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Teramo) ed Elena Orrù (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti,

Università Alma Mater di Bologna), coordinati dalla Prof.ssa Monica Brignardello (Ordinaria di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi di Genova, Coordinatrice Unità di Ricerca di Genova PRIN 2020); nonché i Prof. Mauro Menicucci (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Salerno) e Laura Trovò (Ricercatrice di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), coordinati dalla Prof.ssa Elisabetta Rosafio (Ordinaria di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi Tor Vergata di Roma, già Coordinatrice Unità di Ricerca di Teramo).

Sul tema della limitazione del debito nel trasporto stradale di cose, il Professore Pollastrelli ha da subito evidenziato che tale limitazione ha dato il via al processo di emersione delle limitazioni risarcitorie nel diritto dei trasporti. Con particolare riguardo al novellato art. 1696 c.c., il Relatore ha osservato che manca del tutto ogni riferimento normativo volto a creare un meccanismo di aggiornamento dei limiti, principio che rientra tra le garanzie di adeguatezza del risarcimento che deve essere predisposto proprio dalla legge al fine di contemperare gli interessi delle parti, considerando che l'assenza di tale meccanismo di aggiornamento è stato ritenuto contrario agli artt. 3 e 41 Cost. (Corte cost. n. 420/1991).

Ad avviso del Prof. Pollastrelli, il surriferito principio potrebbe essere attenuato in presenza di una disposizione normativa che preveda la possibilità per le parti di derogarvi e cioè quando si è di fronte ad un atto di autonomia in cui il soggetto possa scegliere tra un risarcimento svincolato dal limite prescritto e un risarcimento previsto nel limite, come, invece, sanciscono l'art. 423 c. nav. per il trasporto marittimo e l'art. 22 Conv. Montreal, nello stabilire una dichiarazione speciale alla consegna delle merci. La Corte costituzionale, sul punto, ha ribadito l'opportunità e la conformità di una linea evolutiva dell'ordinamento giuridico verso un meccanismo di aggiornamento, precisando, tuttavia, che tale mancanza potrebbe essere attenuata solo nei casi in cui la norma preveda espressamente che le parti possano derogarvi con un atto di autonomia rimesso al libero gioco della domanda e dell'offerta del servizio, in modo tale che il soggetto possa scegliere tra un risarcimento vincolato dal limite legale e un risarcimento svincolato dal tale limite.

In tema di limitazione del debito nel contratto di trasporto di persone, il Professore Badagliacca ha analizzato l'evoluzione storica, la giustificazione e l'impatto delle normative nazionali, internazionali ed

europee, procedendo ad una analisi comparativa tra diversi modi di trasporto, al fine di evidenziare le tendenze verso una maggiore tutela del passeggero-consumatore, parte debole del contratto.

Il tema della limitazione del debito è stato declinato, con riferimento alla perdita del bagaglio e di autoveicolo al seguito, dalla Professoressa Telesca, attraverso un'analisi delle principali disposizioni normative applicabili alle diverse modalità di trasporto (aereo, marittimo, ferroviario, stradale).

La disamina effettuata ha evidenziato la complessità del quadro normativo, caratterizzato dalla coesistenza di convenzioni internazionali, regolamenti europei e norme di dritto interno. È stata sottolineata una disomogeneità sostanziale tra i regimi di responsabilità, auspicandosi una maggiore armonizzazione nella prospettiva di raggiungere un equilibrio tra tutela del passeggero e sostenibilità economica del trasporto.

Avendo riguardo alle attività turistiche estreme e alle relative clausole di esonero, è intervenuta la Prof.ssa Orrù, la quale ha definito tali attività "terreno grandemente inesplorato", soprattutto per la varietà di situazioni, che, dunque, sono suscettibili di essere diversamente inquadrate e, di conseguenza, per la mancanza di un regime di responsabilità certo e, a livello internazionale, uniforme.

Sulla base dell'esame delle clausole più frequentemente utilizzate, in particolare nell'ambito del turismo spaziale, la Relatrice ha proceduto ad identificare tre principali tipologie di clausole: quelle ove si dichiara che il viaggiatore partecipa volontariamente all'esperienza e comprende pienamente il rischio cui si espone, con conseguente esonero del fornitore del servizio da responsabilità in caso di sinistri che il partecipante subisca; quelle volte a stabilire il diritto insindacabile dell'organizzatore di valutare l'idoneità fisica e di salute del partecipante e dunque decidere di non perfezionare il contratto o di risolverlo; quelle dirette ad escludere la responsabilità dell'organizzatore per difetto di conformità in determinati casi. La relazione ha, quindi, indagato la qualificazione giuridica delle suddette clausole, i loro possibili effetti e la loro idoneità ad esonerare effettivamente da responsabilità l'operatore, alla luce degli istituti di diritto comune, avuto riguardo anche, *mutatis mutandis*, alla giurisprudenza e dottrina in tema di sport estremi e trattamenti clinici sperimentali, a partire dal problema relativo al consenso informato del partecipante all'attività.

La prima giornata di Convegno si è quindi conclusa con le ultime

due relazioni, assegnate al Professore Menicucci e alla Professoressa Trovò.

La limitazione della responsabilità armatoriale è il tema che il Prof. Menicucci ha svolto nella sua relazione, dove si è affrontata la problematica della natura e della portata di essa con riferimento alla navigazione mercantile, al diporto e, con alcune riflessioni, alle navi autonome. Richiamate le principali linee interpretative e il dibattito della dottrina riguardo la qualificazione giuridica dell'istituto, il Relatore è passato ad analizzare la riforma introdotta dal d. lgs. 111/2012, alla luce del quale è emerso un quadro normativo disarmonico, che ha portato a proporre letture divergenti e contrapposti orientamenti dottrinali. Sono state poi segnalate difficoltà interpretative relative all'art. 24 *bis* c. naut. dip., che estende la dichiarazione di armatore a tutte le unità da diporto, e al problema del paradosso dimensionale, che consentirebbe di applicare la limitazione alle unità minime e non a quelle di stazza superiore alle 300 tonnellate, che si ricollegherebbe ad una interpretazione minoritaria del decreto legislativo citato, con le ulteriori problematiche di legittimità costituzionale della norma. Infine, un'ultima riflessione è stata dedicata al regime delle navi autonome e delle unità da diporto a controllo remoto, relativamente al quale ci si interroga sull'applicabilità degli artt. 274 e 275 cod. nav. e sulla nozione di equipaggio e comandante. In questa prospettiva, il Relatore ha evidenziato come interessante appaia, per la navigazione mercantile, l'impostazione del legislatore francese, che considera imbarcati anche i marinai del centro di controllo remoto e che riconosce la figura del "comandante a terra", quale soggetto che esercita effettivamente il comando.

In seguito, la Prof.ssa Trovò ha analizzato la limitazione del debito in relazione al concetto di "ritardo", non sempre definito con riguardo ai vari sottotipi di trasporto e non quantificato nello stesso modo nelle diverse tipologie di trasporto. La limitazione del debito risarcitorio per ritardo nel trasporto è un istituto che opera *ex lege* e riflette un'esigenza sia giuridica che economica: ovvero quella di contenere la responsabilità del vettore entro confini predeterminati, così da garantire l'equilibrio, la certezza e la sostenibilità nei trasporti. Il limite risarcitorio del vettore trova, infatti, la sua fonte in diverse normative di tipo eterogeneo, specifiche per ciascun sottotipo di trasporto, con limiti qualitativi e quantitativi di risarcimento diversi a seconda della tipologia di trasporto utilizzata, che talvolta rendono difficile il coordinamento tra

le diverse normative (si pensi al trasporto marittimo).Uniforme è, invece, il criterio di decadenza dal beneficio del limite: ovvero il dolo o la colpa grave della condotta (nel trasporto marittimo, mentre nelle altre fattispecie di trasporto si parla, più precisamente, di colpa cosciente o temeraria; mentre nel trasporto aereo merci non c'è decadenza), che valgono anche in caso di ritardo. Anche con riguardo alla limitazione per ritardo la dottrina si è interrogata sul *quantum* dei limiti previsti e sulla loro adeguatezza, in particolare alla luce delle nuove tecnologie e della crescente esigenza di tutelare i consumatori e le imprese.

Nell'ultima giornata di Convegno, durante la prima sessione presieduta dal Professore Stefano Zunarelli (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Alma Mater di Bologna), hanno preso la parola la prof.ssa Valentina Corona (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), con una relazione dal titolo «I soggetti che possono avvalersi della limitazione: regime legale e limitazioni contrattuali» e il Professore Simone Vernizzi (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Modena e Reggio Emilia), il quale ha discusso della responsabilità e la limitazione dei gestori di terminal.

La Prof.ssa Corona ha da subito precisato che tutta la normativa di diritto speciale in materia di trasporto ruota intorno all'istituto della limitazione, intesa e come limitazione risarcitoria e come estensione del regime di responsabilità agevolato previsto per il vettore, ai suoi dipendenti e preposti. Se si considera la disciplina di diritto internazionale è agevole constatare che la regolamentazione della responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari e preposti è tale, da dare vita a uno "statuto di responsabilità della nave o dell'aeromobile".

La determinazione di un unico regime giuridico del diritto al risarcimento del danno costituisce una caratteristica delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti, riconosciuta da quasi un secolo. In ciò si conferma la funzione del diritto uniforme, che crea un sistema di norme cogenti e codifica un modello di distribuzione dei rischi, capace di rappresentare la sintesi di tutti gli interessi in gioco, e fondato sul contratto. Nelle norme di diritto interno, invece, gli equilibri e i contrappesi alla luce dei pericoli eccettuati, della limitazione del debito, e della prescrizione breve, hanno una delimitazione e caratterizzazione di tipo soggettivo in quanto il loro presupposto applicativo è che si sia in presenza di un vettore. Tale differenza rispetto al diritto internazionale ha

determinato, sin dagli anni Sessanta del secolo scorso un'intensa attività ermeneutica volta a individuare interpretazioni adeguatrici. Sotto tale profilo, secondo la Relatrice, dovrebbe affermarsi l'impossibilità per il danneggiato di cumulare l'azione contrattuale e quella extracontrattuale, seguendo l'orientamento di una parte della giurisprudenza, che si è espressa in tal senso con riferimento al trasporto marittimo di cose.

La conferma deriva anche dalla prassi che in maniera diffusa prevede la *Himalaya clause* e la *Circular Indemnity clause,* la quale ultima sancisce l'obbligo del caricatore di indennizzare il vettore qualora sia stato inadempiente alla promessa di non agire in giudizio contro i suoi dipendenti, preposti e contraenti indipendenti. Tale clausola evidenzia quanto sia importante che le regole concordate per l'attuazione del rapporto restino immutate, senza che una delle parti possa eluderle ricorrendo all'azione extracontrattuale, tanto da divenire specifico oggetto di un'obbligazione assistita da sanzione.

Successivamente, il Prof. Vernizzi ha affrontato nella sua relazione la figura del *Terminal Operator* nel moderno contesto intermodale e i tentativi, più o meno recenti, di disciplinare positivamente la figura e le responsabilità del terminalista che sul piano normativo non hanno sortito effetto: tanto la Convenzione di Ginevra 1980, sul trasporto multimodale, quanto la più specifica Convenzione di Vienna del 19 aprile 1991, adottata in ambito Uncitral, non sono, infatti, mai entrate in vigore. La stessa sorte paiono allo stato seguire anche le più recenti Rotterdam Rules 2009, ove l'operatore terminalista è riconducibile alla *Maritime performing party* e la sua responsabilità è regolata agli artt. 19, 20 e 61 in maniera conforme a quella del vettore marittimo. La perdurante esistenza di questo vuoto normativo perpetua l'iniquità di posizioni tra il vettore marittimo, che beneficia della limitazione dell'obbligazione risarcitoria in relazione alle proprie responsabilità, e il *Terminal Operator*, che di detto beneficio non fruisce, ovvero, ancor di più, tra quella di tale ultimo soggetto e quella di qualsiasi vettore che si inserisce nella catena intermodale del trasferimento delle merci nella più attuale prospettiva *door-to-door*. Un correttivo è stato percorso in ambito negoziale: nel rapporto tra vettore e Terminal *Operator*, il primo si impegna ad inserire nel contesto della polizza di carico la clausola Himalaya, con la quale i benefici del vettore marittimo vengono estesi anche al contraente indipendente. Negli ambienti di *civil law*, nonostante sia generalmente am-

messo che il contratto possa produrre determinati effetti nei confronti (in favore o a protezione) di terzi, vige maggiore prudenza: il tema va inevitabilmente ad interferire, da un lato, con quello relativo all'estensione del periodo di responsabilità del vettore (si pensi, in proposito, all'incidenza tematiche sviluppatesi in relazione allo sbarco d'ufficio e allo sbarco di amministrazione, ovvero alla clausola impropriamente nota come *cesser clause*), nonché, dall'altro, con la possibilità di imporre una previsione, che si risolve in una limitazione di responsabilità, nei confronti del terzo ricevitore, beneficiario di un contratto concluso tra caricatore e vettore.

Il Professore Francesco Morandi (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), Presidente della seconda sessione dei lavori, ha quindi introdotto il Professore Giovanni Pruneddu (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), il quale ha affrontato il tema del Convegno avendo riguardo alla cd. *Advanced air mobility*. Il Relatore ha da subito evidenziato che i sistemi aerei senza equipaggio (*UAS*) e i velivoli a decollo e atterraggio verticale (*VTOL)* sono i protagonisti del nuovo ecosistema della Mobilità Area Avanzata. La realizzazione di questa nuova frontiera della mobilità attraverso la terza dimensione si fonda sull'attuazione dello *U-Space*, l'innovativo sistema di gestione e controllo del traffico aereo senza equipaggio e sullo sviluppo del vertiporto, la nuova infrastruttura di terra dedicata. Nell'ambito della Mobilità Aerea Innovativa, i droni saranno impiegati per il trasporto di merci e passeggeri; pertanto, occorre interrogarsi sull'estensione del regime della responsabilità vettoriale delineato dalla Convenzione di Montreal del 1999 ai nuovi vettori della Mobilità Aerea Innovativa. Nella riflessione circa l'applicazione dell'istituto della limitazione di debito nei confronti dell'operatore di sistemi aerei senza equipaggio, occorre valutare, per il Relatore, l'opportunità di tale estensione alla luce dell'approccio *operation centric and risk based* che caratterizza l'aviazione *unmanned*.

Durante la terza sessione, presieduta dalla Prof.ssa Maria Piera Rizzo (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Messina), si è dibattuto sul tema della limitazione del debito nel trasporto di cose, marittimo ed aereo. Ha preso, quindi, la parola il Professore Andrea La Mattina (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Napoli "Federico II"), secondo cui pare più corretto ricondurre la *ratio* della limitazione del debito nel trasporto marit-

timo di cose (e la sua perdurante attualità) alla considerazione secondo cui la fissazione di un "tetto" all'ammontare del danno risarcibile da parte del vettore per perdite o avarie della merce trasportata consente allo stesso vettore di ottenere una copertura assicurativa della propria responsabilità in base ad un premio economicamente accettabile, e ciò con benefici effetti per gli interessati al carico; questi ultimi, infatti – da un lato e in primo luogo – avranno una ragionevole aspettativa circa il fatto che il loro danno sia assicurato e, quindi, più facilmente risarcito e – dall'altro lato – non si vedranno "ribaltati" nei corrispettivi dovuti al vettore per il trasporto il pro-quota di premi assicurativi di ammontare considerevolmente più alto: la responsabilità del vettore marittimo viene così ad assumere la fisionomia di una «responsabilità civile assicurata», per usare le efficaci parole di Busnelli.

Quest'ultimo aspetto, ad avviso del Relatore, merita peraltro una riflessione e una «attualizzazione», posto che la pratica applicativa mostra come l'assicurazione svolge oggi un ruolo centrale nel trasporto di cose, ma con un rilievo prevalente – nella prospettiva dell'interessato al carico – delle coperture danni "per conto", con la conseguenza che l'assicurazione della responsabilità civile del vettore marittimo (oggetto quasi esclusivamente di coperture emesse da *P&I Clubs*) viene in rilievo soprattutto nel contesto delle azioni di surroga/rivalsa, dove assumono particolare rilievo soprattutto le questioni legate alla decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito.

Nell'affrontare la tematica in relazione al trasporto aereo di cose, il Professore Luca Ancis (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari) ha analizzato la disciplina della limitazione del debito alla luce della Convenzione di Montreal del 1999, evidenziandone le criticità interpretative e applicative. Richiamata la responsabilità oggettiva del vettore, l'intervento ha focalizzato il meccanismo di limitazione del risarcimento e i suoi riflessi sull'equilibrio tra mittente e vettore. Il Professore ha concluso mettendo in discussione l'attualità di un sistema risalente alla Convenzione di Varsavia, invitando a riflettere sulla necessità di un suo superamento.

Nella sessione successiva presieduta dal Professore Massimo Deiana (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), è intervenuto il Professore Massimiliano Musi, (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Alma Mater di Bologna), sul tema "Limitazione e veicoli autonomi", il quale ha da subito

evidenziato che, in tal caso, il problema che si pone in materia è sostanzialmente il medesimo ed è inerente all'elemento soggettivo della responsabilità, e quindi all'atteggiamento psichico di chi agisce. Affinché non venga esclusa la limitazione, il *tortfeasor* non deve aver agito, a seconda dei casi, dolosamente o temerariamente o con la consapevolezza che ne sarebbe derivato il danno. Ci si deve, pertanto, chiedere se ed in che modo sia possibile optare per l'applicazione dell'istituto della limitazione o per la sua esclusione quando un trasporto venga effettuato con mezzi autonomi e quindi senza che si possa far riferimento in senso proprio all'elemento soggettivo di un *tortfeasor*-persona umana a bordo, che sia alla guida del mezzo.

A ben vedere, tale quesito dovrebbe essere preceduto da un altro ad esso propedeutico, inerente all'individuazione del soggetto su cui possa gravare la responsabilità, sia essa poi passibile o meno di limitazione. Con particolare riguardo alle navi senza equipaggio (*MASS*), ove secondo il Relatore, si scorgono elementi di maggior complessità ed è ampio e persistente il dibattito a livello internazionale, pare opportuno un ripensamento del regime di responsabilità, per consentire che l'istituto della limitazione di responsabilità possa avere un ruolo chiave a tal fine, nell'interesse della tenuta del sistema nel suo complesso. Il Prof. Musi ha, infine, svolto alcune considerazioni in tema di responsabilità da prodotto difettoso, per cui, al contrario, è prevista una responsabilità oggettiva ed illimitata, e che potrebbe aver rilievo nell'ipotesi di incidenti causati dal malfunzionamento del sistema automatico di guida delle MASS.

A seguire, il Professore Daniele Casciano (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Udine) ha trattato il tema dei container e del limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme. L'intervento ha sottolineato le specifiche problematiche di natura tanto tecnica quanto giuridica, specialmente nel settore del trasporto marittimo sia per la rilevanza quantitativa e qualitativa assunta dal trasporto marittimo containerizzato, sia per i peculiari criteri di determinazione del limite risarcitorio previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 (regole dell'Aia) e dall'art. 423 c. nav. Sia le regole dell'Aia-Wisby, sia il codice della navigazione lasciano di per sé irrisolte alcune questioni che affiorano nella casistica della prassi operativa e che impongono un approfondimento ermeneutico non marginale. Tra queste particolare rilievo assumono quelle concernenti la definizione di 'unità' quale parametro rilevante ai fini del limite risarcitorio, e l'applicabilità dello stesso

in caso di merci trasportate alla rinfusa nel container.

A chiusura di tale sessione, è intervenuta la Professoressa Anna M. L. Sia (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Catanzaro), in tema di "limiti risarcitori e attività spaziali" mettendo in correlazione il quadro delineato dal diritto internazionale con le più recenti evoluzioni legislative degli ordinamenti nazionali. La Convenzione per danni causati da oggetti spaziali del 1972.configura due distinti regimi di responsabilità: oggettiva, per danni sulla superficie terrestre e per danni a veicoli in volo; e per colpa, per danni nello spazio extra atmosferico. La responsabilità grava sullo Stato di lancio, anche quando l'attività è svolta da un soggetto privato. La Convenzione non prevede limiti quantitativi al risarcimento, precisando che l'indennizzo deve essere pieno ed equo. Resta la necessità di garantire la sostenibilità economica delle attività spaziali e la copertura assicurativa degli operatori. Numerosi Stati, al fine di consentire un'equa tutela dei terzi danneggiati e consentire la sostenibilità degli investimenti privati nel settore, hanno introdotto limiti risarcitori interni, in analogia ai regimi speciali di responsabilità nel diritto marittimo. Le attuali sfide per il diritto spaziale dovute alla moltiplicazione dei lanci, gestione dei detriti, accesso commerciale allo spazio sollecitano la riforma del sistema vigente in senso più flessibile e multilivello.

Infine, l'ultima sessione presieduta dalla Professoressa Francesca Pellegrino (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Messina) ha chiuso il Convegno con un confronto tra le Professoresse Laura Ambrosini (Associata di diritto privato, Università di Teramo) e Chiara Tincani (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Politecnico delle Marche).

La Prof.ssa Ambrosini, intervenendo sul tema della limitazione nei contratti del turismo organizzato, ha analizzato la norma del codice del turismo che disciplina la riduzione del prezzo e il risarcimento del danno nel caso di difetto di conformità, soffermandosi sull'ipotesi di limitazione convenzionale del risarcimento, esclusa per danni alla persona o cagionati intenzionalmente o per colpa, non inferiore al triplo del prezzo totale del pacchetto. Ad avviso della Relatrice, si configurerebbe, in tale contesto, una responsabilità oggettiva dell'organizzatore, che si profila con maggiore evidenza nella ipotesi di responsabilità per fatto di ausiliari, preposti o terzi.

Da ultimo, la Prof.ssa Tincani, relazionando sul tema del trasporto

multimodale e il limite risarcitorio, è tornata sul disposto del novellato articolo 1696 del codice civile che impone una riflessione ulteriore. Secondo la Relatrice, le costruzioni dottrinali, che riconoscono il merito alla riforma di regolare il trasporto multimodale, non persuadono, perché urtano con il tenore letterale dell'art.1696 c.c., secondo comma, che si riferisce al solo vettore stradale. Quando il tragitto stradale è parte di un'operazione più articolata, si applicano i limiti delle convenzioni o delle leggi nazionali per i trasporti aerei, marittimi e ferroviari, perché l'art. 1696 richiama il principio della prevalenza.

La Relatrice ha dunque proposto una tesi innovativa, sottoponendola all'attenzione dei Convegnisti, ritenendo che se la predetta costruzione è fondata da un punto di vista esegetico è, però messa in crisi dal terzo comma dello stesso articolo, che crea un disallineamento ingiustificato dal momento che il criterio della prevalenza deve avere una portata generale e rende irrazionale la previsione di limiti diversi per danni non localizzati.

EMILIA VERMIGLIO

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

CRONACHE

SEMINARIO «GUIDA PRATICA ALLA REDAZIONE DELLE CONDIZIONI GENERALI DI SPEDIZIONE. IL RUOLO DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI»

Genova 5 Novembre 2025

Il 5 novembre 2025 presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova si è tenuto il seminario «Guida pratica alla redazione delle Condizioni Generali di Spedizione. Il ruolo delle imprese di spedizioni», organizzato dalla Cattedra di Diritto della navigazione e dei trasporti insieme alla Federazione nazionale imprese di spedizioni internazionali (Fedespedi). L'evento è stato patrocinato dall'Associazione Spedizionieri, Corrieri e Trasportatori di Genova (Spediporto), dall'Associazione di diritto della navigazione e dei trasporti (A.I.DI. NA.T.) e da The International Propeller Club - Port of Genoa.

La prof.ssa Monica Brignardello, ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti presso il Dipartimento di Economia, ha introdotto e moderato i lavori del seminario, dedicato all'esame della suddetta Guida pratica, pubblicata nel settembre 2025 a cura del *Legal Advisory Body* di Fedespedi nella collana «I quaderni di Fedespedi».

Per i saluti è intervenuta la prof.ssa Giorgia Profumo, Direttrice del Dipartimento di Economia, che ha sottolineato l'importanza di tale iniziativa nell'ambito dell'interazione tra l'Università e gli operatori economici, nonché dell'attività di approfondimento e di aggiornamento di specifiche tematiche dirette anche a favorire l'inserimento degli studenti nel mondo del lavoro. È poi intervenuto il dott. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, aderente alla stessa Fedespedi, che ha evidenziato come la Guida pratica sia destinata a costituire un valido strumento di ausilio per gli operatori nella redazione del contratto di spedizione sulla base delle loro specifiche esigenze.

La prima relazione, dal titolo «Presentazione della "Guida pratica alla redazione delle Condizioni Generali di Spedizione": *best practices* nei rapporti contrattuali con i mandanti», è stata svolta dall'avv. Debora

Schisano, vicepresidente di Fedespedi e Presidente del *Legal Advisory Body*, che si è dapprima soffermata sul ruolo, sulle finalità, sulla composizione, sulla struttura, sul network associativo a livello territoriale e sulle principali attività della Federazione. La relatrice ha quindi presentato la Guida pratica, definendola uno strumento flessibile in grado di soddisfare le esigenze delle imprese di spedizioni a seconda delle loro specifiche attività, contribuendo ad agevolare la definizione dei rapporti negoziali tra le parti interessate e a prevenire l'insorgenza di contenziosi. La Guida pratica, redatta in lingua italiana e inglese, è preceduta da una prefazione, una nota tecnica e una nota metodologica. Essa si compone di dieci sezioni dedicate ai principali profili del contratto di spedizione: ambito di applicazione, definizioni, assicurazione, termini di consegna, corrispettivi, anticipi e diritti di ritenzione, obblighi a carico delle parti e rispettive responsabilità. All'interno di ciascuna sezione sono contenute a titolo esemplificativo clausole tipo, indicazioni nonché note che pongono l'attenzione del lettore su specifici profili e orientamenti giurisprudenziali da considerare nell'attività di redazione e adattamento delle clausole contrattuali. La parte conclusiva della relazione dell'avv. Schisano è stata dedicata all'analisi della sezione della Guida inerente all'assunzione e all'accettazione degli incarichi di spedizione e alle cautele da assumere in caso di mancata sottoscrizione di un contratto di spedizione o di conferimento di un apposito mandato scritto.

La seconda relazione, dal titolo «La figura dello spedizioniere fra "spedizioniere puro" e "spedizioniere-vettore" nell'ambito della "Guida pratica"», è stata svolta dalla prof.ssa Brignardello. Per quanto riguarda la figura dello «spedizioniere puro», la relatrice è partita dalla definizione di contratto di spedizione contenuta dell'art. 1737 c.c., dando conto delle principali novità introdotte dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233 allo scopo di rendere la disciplina di riferimento maggiormente coerente con la prassi operativa. A tal proposito la prof.ssa Brignardello ha osservato come nella Guida pratica siano presenti utili indicazioni per chiarire alcuni aspetti, tra i quali il caso in cui lo spedizioniere non abbia esplicitamente precisato se sta operando con o senza rappresentanza e il concetto di «operazioni accessorie». La relatrice si è inoltre soffermata sulla figura dello «spedizioniere vettore» di cui all'art. 1741 c.c., segnalando la difficoltà di distinguere operativamente tale figura da quella dello spedizioniere «puro» e dando conto dei principali criteri

distintivi adottati dalla giurisprudenza, dalla prassi e dalla stessa Guida pratica. A conclusione della relazione la prof.ssa Brignardello ha auspicato che tale Guida possa prevenire futuri contenziosi, considerato che essa non si limita a proporre clausole standard per agevolare le negoziazioni tra le parti, ma presenta utili illustrazioni volte a contestualizzarle alla luce degli orientamenti giurisprudenziali e della prassi, oltre a fornire agli spedizionieri consigli pratici.

L'avv. prof. Enrico Righetti, redattore della nota tecnica alla Guida pratica, ha svolto la terza e ultima relazione, dal titolo «Diritti, obblighi e responsabilità dello spedizioniere nell'ambito della "Guida pratica"». Il relatore ha dapprima trattato la tematica dei diritti dello spedizioniere, soffermandosi in seguito sull'esempio della clausola «corrispettivi e termini di pagamento» contenuta nella Guida pratica, sottolineando l'importanza di precisare gli elementi inclusi ed esclusi nella quotazione. Ha poi affrontato la questione del diritto di ritenzione attribuito allo spedizioniere sulla merce o su altri beni in suo possesso in relazione a crediti scaduti o in scadenza e a crediti diversi vantati nei confronti di soggetti diversi dal cliente, come il destinatario e il proprietario della merce. Riguardo agli obblighi dello spedizioniere, il relatore ha trattato delicati aspetti, tra cui la sottoscrizione del contratto di assicurazione per i danni alle cose spedite su espressa richiesta del mandante e i termini di consegna della merce, precisando che lo spedizioniere non deve consegnare la merce entro determinate tempistiche che, se previste, hanno un mero carattere indicativo. L'ultima parte della relazione è stata dedicata all'esame dei sistemi di responsabilità dello «spedizioniere puro» e dello «spedizioniere vettore» nonché dei rispettivi regimi di limitazione risarcitoria attraverso un'analisi delle norme di riferimento contenute nel codice civile. A proposito delle voci di danno aggiuntive rispetto a quelle previste dal nostro ordinamento giuridico il prof. Righetti ha evidenziato che nella Guida pratica si consiglia l'inserimento di una clausola che escluda le responsabilità dello spedizioniere per i danni indiretti. Inoltre, sulla questione della mancanza di una definizione normativa di forza maggiore e di caso fortuito la Guida pratica consiglia la previsione di un'apposita clausola che contempli le casistiche e gli obblighi a carico delle parti.

La prof.ssa Brignardello ha chiuso i lavori del seminario ringraziando tutti i relatori e il numeroso pubblico composto, tra l'altro, da operatori del settore, componenti delle associazioni patrocinanti, docenti e

studenti del corso di laurea triennale in Economia delle Aziende Marittime, della Logistica e dei Trasporti e del corso di laurea magistrale in Economia e Management Marittimo e Portuale afferenti al Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova.

GIOVANNI MARCHIAFAVA

ISSN 1123-5802
Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

CRONACHE

SEMINARIO«SHIPPING AND THE CHALLENGE OF DECARBONISATION»

GENOVA 14 NOVEMBRE 2025

Si è tenuto a Genova il 14 novembre 2025, presso la Camera di Commercio, il seminario dal titolo «Shipping and the Challenge of Decarbonisation», organizzato dalla Associazione italiana di diritto marittimo (AIDIM) e dalla Association française de droit maritime (AFDM).

È stata l'occasione per approfondire alcuni dei temi più attuali derivanti dal processo di decarbonizzazione nel settore marittimo a seguito delle iniziative avviate dall'International maritime organization (IMO) e dalla Unione Europea. Si è trattato della prima iniziativa congiunta delle Associazioni italiana e francese.

Dopo i saluti istituzionali e gli interventi di apertura da parte dei Presidenti delle associazioni, avvocato Giorgio Berlingieri e avvocato Julien Raynaut, il seminario è stato aperto dal Guest Speech dell'avvocato Haris Zografakis, Presidente dell'International Working Group del Comité maritime international sulla decarbonizzazione. L'avvocato Zografakis ha fatto il punto del lavoro svolto dall'International Working Group con particolare riferimento ai tre temi approfonditi dallo stesso ossia Green Ships, Green Fuels e Green Contracts.

L'intervento dell'avvocato Zografakis è stato seguito dal Keynote Speech dell'ingegner Simone Parizzi di Assarmatori che ha riferito in merito ad alcune tematiche legate all'utilizzo dei combustibili alternativi a bordo di navi, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione e ai rischi per equipaggi, passeggeri ed ambiente.

Hanno poi fatto seguito le tre sessioni del seminario, presiedute dall'avvocato Pietro Palandri ed organizzate secondo la tripartizione dei lavori dell'International Working Group del Comitè maritime international.

La prima sessione, Green Ships, è stata aperta dall'intervento dell'avvocato Marco Manzone («IMO and the EU: overlap or excess of regu-

lation»*)* che, dopo una breve introduzione illustrativa degli strumenti adottati da IMO e dall'Unione Europea, si è soffermato sulle tematiche che emergono a seguito della contemporanea vigenza di detti strumenti.

Il successivo intervento, da parte del professor Olivier Cachard («How to finance technical innovation»), ha avuto ad oggetto le difficoltà per gli operatori di reperire risorse finanziarie in considerazione dei maggiori costi, nonché dei minori profitti derivanti dall'applicazione delle nuove tecnologie a bordo delle Green Ships. Il professor Cachard ha anche offerto un panorama delle soluzioni che il mercato finanziario sta adottando al riguardo, con particolare riferimento al ruolo cruciale svolto dalla European Investment Bank.

La seconda sessione, dedicata ai Green Contracts, è stata aperta dall'intervento dell'avvocato Morgane Roussel («BIMCO and other charter-party clauses relating to EEXI, CII and ETS») dedicato all'analisi delle clausole contrattuali elaborate da BIMCO per disciplinare l'applicazione dei nuovi regimi, con particolare riferimento alle disposizioni relative e EEXI (Efficienty Existing Ship Index), CII (Carbon Intensity Indicator) e ETS (EU Emission Trading Scheme). Successivamente, l'intervento del professor Massimiliano Piras («A new perspective for ship management contracts») ha affrontato il tema della ripartizione fra operatori degli obblighi derivanti dall'applicazione delle nuove normative sulla decarbonizzazione ed in particolare la responsabilità al riguardo assunta dai manager tecnici delle navi, in forza delle nuove clausole contrattuali introdotte negli ultimi formulari predisposti dal BIMCO.

Infine, la terza sessione del seminario, dedicata ai Green Fuels, ha visto dapprima l'intervento dell'avvocato Camilla Del Re («Liability for non-compliant fuel (Charter-parties and bunkering contracts»), dedicato alla distribuzione fra armatore e noleggiatore delle responsabilità derivanti dall'eventuale violazione delle disposizioni della Fuel EU Maritime Regulation, con particolare riferimento ai ruoli svolti dalle ISM Companies, dai noleggiatori e dai fornitori di bunker. Ha fatto seguito l'intervento dell'avvocato Charles de Corbiére ("Pollution from non oil fuels") che ha evidenziato come l'adozione di carburanti alternativi a bordo di navi non abbia eliminato il rischio di contaminazione ambientali.

Il seminario, dopo una vivace sessione di Q&A, si è chiuso con i Conclusive Remarks dei Presidenti delle Associazioni francese e italiana che, dopo aver sottolineato i temi principali emersi durante il semina-

rio, hanno ribadito il proposito delle due Associazioni di organizzare in futuro nuove iniziative comuni, eventualmente estendendole alla partecipazione di altre Associazioni di diritto marittimo dei Paesi bagnati dal Mediterraneo.

PIETRO PALANDRI

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVII n. 3

MASSIMARIO

ASSICURAZIONI

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

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

***

DEMANIO

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

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

***

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

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

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

***

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

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

***

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

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

***

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

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

***

DIRITTO PROCESSUALE

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

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

***

GARANZIE

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

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

***

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

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

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

***

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

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

***

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

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

***

LAVORO NELLE IMPRESE

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

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

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

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

***

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

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

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

***

Qualora per la maggior parte della durata del contratto di arruolamento, l'imbarcazione si trovi per lavori presso un cantiere, il luogo in cui si trova detto cantiere può essere considerato, ai fini dell'art. 21 del Regolamento (UE) n. 1215/20212, il lugo in cui il marittimo presta abitualmente la sua attività.

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

***

NOLEGGIO

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

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

***

REATI

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

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

***

RIMORCHIO

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

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

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

***

SERVIZI DI TRASPORTO

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

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

***

SOCCORSO E RICUPERO

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

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

***

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

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

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

***

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

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

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

***

TRASPORTO DI COSE

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

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

***

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

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

***

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

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

***

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

Il destinatario del trasporto non rientra tra i soggetti a carico dei quali l'art.7-ter del d.lgs. n. 286/2005 pone la responsabilità solidale per il pagamento del corrispettivo del trasporto.

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

***

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

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

***

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

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

***

TRASPORTO DI PERSONE

Il combinato disposto degli artt. 17 par. 2 e 22, par. 2 della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

C. giust. UE 15 ottobre 2025, causa C-218/2024; pres. Schalin, rel. Galavec, avv. gen. D. Spielmann; *Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal, IATA España SLU*; *supra*, con nota di F. Prada.

***

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

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

***

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

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

***

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

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

***

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

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

***

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

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

***

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

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

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

***

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

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

***

TRIBUTI E DOGANA

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

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

***

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

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

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

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

***

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

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

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/920 DELLA COMMISSIONE del 19 maggio 2025 - **che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda alcune disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea** (in GUUE 20 maggio 2025).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/927 DELLA COMMISSIONE del 20 maggio 2025 - **che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato e abroga il regolamento delegato (UE) 2019/1603 della Commissione** (in GUUE 31 luglio 2025).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/1044 DELLA COMMISSIONE del 23 maggio 2025 - **che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio con norme e procedure dettagliate sul riconoscimento delle licenze e dei certificati di controllore del traffico aereo rilasciati da paesi terzi** (in GUUE 6 agosto 2025).

LEGGE 13 GIUGNO 2025 N. 89 - **Disposizioni in materia di economia dello spazio** (in GU 24 giugno 2025 n. 89).

Il Titolo II regola l'esercizio delle attività spaziali da parte di operatori spaziali. Il Titolo III regola l'immatricolazione degli oggetti spaziali. Il Titolo IV regola la responsabilità degli operatori spaziali e dello Stato, nei termini seguenti.

Art. 18 (*Responsabilità civile*) — 1. L'operatore è responsabile dei danni cagionati in conseguenza delle attività spaziali condotte.

2. L'operatore è sempre tenuto al risarcimento dei danni cagionati a terzi sulla superficie terrestre nonché agli aeromobili in volo e alle persone e cose che si trovano a bordo di questi ultimi. La responsabilità è esclusa solo se l'operatore prova che i danni sono stati causati, in via esclusiva e con dolo, da un terzo estraneo all'operazione spaziale e che il fatto del terzo non poteva essere impedito, ovvero se prova che i danni sono stati causati esclusivamente dal danneggiato. Se il fatto colposo del danneggiato ha concorso a cagio-

nare il danno, si applica l'articolo 1227 del codice civile.
3. Nei casi previsti dal comma 2, l'operatore autorizzato risponde del danno fino al limite di cui all'articolo 21, commi 1 e 2.
4. L'operatore decade dal beneficio del limite previsto dal comma 3 se non è munito di autorizzazione o ha violato gli obblighi indicati nel provvedimento di autorizzazione, se ha cagionato il danno con dolo o colpa grave o se ha violato gli obblighi previsti dall'articolo 21.
5. La responsabilità dell'operatore per i danni causati a soggetti che hanno partecipato a qualsiasi titolo all'attività spaziale è disciplinata dal codice civile.
Art. 19 (*Danni di cui lo Stato è chiamato a rspondere in forza di convenzioni internazionali*) — 1. Lo Stato italiano, chiamato a rispondere da uno Stato estero, sulla base della responsabilità internazionale prevista dalla Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, firmata a Londra, Mosca e Washington il 29 marzo 1972, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 5 maggio 1976, n. 426, o di altre norme internazionali, esercita l'azione di rivalsa nei confronti dell'operatore spaziale che ha cagionato danni a persone o a cose, entro ventiquattro mesi dall'avvenuto adempimento delle obbligazioni risarcitorie.
2. In caso di danni cagionati a terzi sulla superficie terrestre nonché agli aeromobili in volo e alle persone e cose che si trovano a bordo di questi ultimi, l'azione di rivalsa di cui al comma 1 è esercitata fino al limite di cui all'articolo 21, commi 1 e 2, salvo che ricorrano le condizioni previste dall'articolo 18, comma 4.
Art. 20 (*Danni causati nel territorio italiano da Stati di lancio stranieri*) — 1. Le persone danneggiate nel territorio italiano da attività spaziali per le quali è responsabile uno Stato straniero, in forza della Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, firmata a Londra, Mosca e Washington il 29 marzo 1972, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 5 maggio 1976, n. 426, o di altre norme internazionali, possono presentare denunzia di sinistro e istanza di risarcimento allo Stato italiano, entro sei mesi dal verificarsi del danno o da quando gli effetti sono emersi, allegando ogni documento utile a comprovare la sussistenza del danno, il suo ammontare e la riconducibilità dello stesso a fatti derivanti da attività spaziali.
2. Se lo Stato italiano, sulla base della documentazione ricevuta, ha chiesto e ottenuto dallo Stato straniero il risarcimento dei danni di cui al comma 1, corrisponde le relative somme alle persone danneggiate che hanno presentato denunzia.
3. Se lo Stato italiano, cui è stato tempestivamente denunziato il danno, non ha avanzato domanda di risarcimento dei danni di cui al comma 1, nei termini previsti dalle norme applicabili del diritto internazionale, o se tale richiesta è rimasta totalmente o parzialmente insoddisfatta, le persone fisiche e giuridiche italiane possono proporre domanda di risarcimento del danno subito nel territorio italiano, direttamente nei confronti dello Stato italiano, entro cinque anni decorrenti dalla scadenza del termine concesso allo Stato italiano per presentare la domanda di risarcimento o dalla comunicazione avente a oggetto l'esito della denunzia.

4. Possono ottenere dallo Stato italiano il risarcimento dei danni subiti da operazioni spaziali per le quali è responsabile uno Stato estero, in forza della Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali o di altre norme internazionali, nella misura in cui lo Stato italiano ha chiesto e ottenuto il risarcimento dei danni predetti da parte dello Stato di lancio:

a) le persone fisiche e giuridiche italiane, per danni subiti fuori del territorio italiano;

b) le persone fisiche e giuridiche straniere, per danni subiti nel territorio italiano.

5. I commi 3 e 4 non si applicano se i danneggiati hanno direttamente adito i tribunali o gli organi amministrativi dello Stato estero per chiedere il risarcimento dei danni.

6. Quando la domanda di risarcimento del danno subito nel territorio italiano è presentata direttamente allo Stato italiano ai sensi del comma 3, il risarcimento non è dovuto se risulta provato che i danni sono stati cagionati esclusivamente da colpa del danneggiato. Se il fatto colposo del danneggiato ha concorso a cagionare il danno, si applica l'articolo 1227 del codice civile.

Art. 21 (*Obbligo di garanzia assicurativa o altra garanzia finanziaria*) — 1. Gli operatori autorizzati stipulano contratti assicurativi o altra idonea garanzia finanziaria a copertura dei danni derivanti dall'attività spaziale con massimale pari a 100 milioni di euro per ciascun sinistro.

2. Con i decreti di cui all'articolo 13 possono essere individuate fino a tre fasce di rischio cui si applicano massimali gradatamente inferiori, in considerazione del dimensionamento dell'attività spaziale, delle documentate pregresse esperienze nelle attività spaziali, del livello orbitale in cui gli oggetti spaziali si muovono nonché della durata e della tipologia dell'attività spaziale. Il massimale non è comunque inferiore a 50 milioni di euro o, nel caso di operatore autorizzato che persegue esclusiva finalità di ricerca o che è qualificato come start-up innovativa, a 20 milioni di euro per ciascun sinistro.

3. Le imprese di assicurazione e i prestatori della garanzia finanziaria di cui al comma 1 possono offrire la copertura del danno sia assumendo direttamente l'intero rischio, sia in coassicurazione, sia in forma consortile mediante una pluralità di imprese. In quest'ultimo caso, il consorzio deve essere registrato e approvato dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, che ne valuta la stabilità.

4. Il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

5. L'assicuratore non può opporre al terzo danneggiato alcuna causa di risoluzione né di nullità del contratto avente effetto retroattivo ed è tenuto a risarcire il danno anche se derivato da dolo dell'operatore o dei suoi dipendenti e preposti, purché questi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni.

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 5, l'assicuratore può opporre al terzo danneggiato tutte le eccezioni opponibili all'operatore nonché quelle che l'operatore medesimo potrebbe opporre al danneggiato.

7. Nei casi previsti dal comma 5, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'operatore per la somma pagata al terzo danneggiato.

Il Titolo V contiene misure per l'economia dello spazio.
L'art. 29 abroga la l. 25 gennaio 1983 n. 23 (Norme di attuazione della Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, firmata a Londra, Mosca e Washington il 29 marzo 1972), nonché i commi 2, 3, 4, 5 e 6 dell'art. 3 della l. 12 luglio 2005 n. 153 (che regolavano il Registro nazionale di immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio extra-atmosferico).

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO 27 settembre 2024 n. 21 - **Modifiche al regolamento di esecuzione sul servizio taxi e servizio di noleggio con conducente** (in BU Regione Trentino Alto-Adige 3 ottobre 2024 n. 40).

LEGGE REGIONALE TOSCANA 8 novembre 2024 n. 49 - **Disposizioni in materia di attività di trasporto sanitario. Modifiche alla l.r. 83/2019** (in BU 15 novembre 2024 n. 61).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 22 aprile 2025 - **Esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo nel settore dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014** (in GU 31 maggio 2025 n. 125).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 6 maggio 2025 - **Modifica del decreto 6 ottobre 2006, che regolamenta le modalità di erogazione dei corsi per la formazione professionale dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose su strada** (in GU 26 maggio 2025 n. 120).

DECRETO LEGISLATIVO 21 maggio 2025 n. 77 - **Disposizioni correttive al decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012** (in GU 28 maggio 2025 n. 122).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 27 maggio 2025 - **Modifica del decreto 22 dicembre 2022, inerente alle modalità di riconoscimento di stazioni di prova per i veicoli a temperatura controllata (ATP) esterne all'amministrazione** (in GU 25 giugno 2025 n. 145).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/1122 delLA COMMISSIONE del 5 giugno 2025 - **che modifica il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consi-**

glio per tenere conto degli sviluppi normativi riguardanti le modifiche dei regolamenti UNECE n. 25, 34, 79, 100, 117, 127 e 152 e dei nuovi regolamenti UNECE n. 167, 169 e 171 adottati dal Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (in GUUE 12 agosto 2025).

LEGGE 13 giugno 2025 n. 91 - **Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2024** (in GU 25 giugno 2025 n. 145).

L'art. 20 delega il Governo per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del reg. (CE) n. 1071/2009 del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada, nonché alle disposizioni del reg. (UE) 2020/1055 del 15 luglio 2020, che modifica i reg. (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del trasporto su strada.

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 2 luglio 2025 - **Modifica del decreto 14 febbraio 2000, concernente l'attuazione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli** (in GU 22 luglio 2025 n. 168).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 17 luglio 2025 - **Approvazione del modello di lista di controllo per standardizzare e rendere più efficienti le attività di controllo presso i locali delle imprese in materia di autotrasporto** (in GU 28 luglio 2025 n. 173).

LEGGE REGIONALE ABRUZZO 16 dicembre 2024 n. 26 - **Disposizioni in materia di istruttoria per i procedimenti amministrativi relativi alla gestione del demanio marittimo nei porti di rilevanza regionale ed interregionale di competenza della Regione Abruzzo, di cui all'art. 105, comma 2, lett. l) del d.lgs. n. 112/1998, e ulteriori disposizioni di carattere urgente** (in BU 16 dicembre 2024 n. 219).

DECRETO (Agricoltura, sovranità alimentare e foreste) 16 aprile 2025 - **Adozione del Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura 2025-2027** (in GU 12 luglio 2025 n. 160).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 18 giugno 2025 - **Adozione anticipata delle disposizioni stabilite dal 42° emendamento al codice IMDG adottate con risoluzione MSC. 556(108) in data 23 maggio 2024, relative al trasporto delle merci pericolose in colli** (in GU 26 giugno 2025 n. 146).

Queste disposizioni sono entrate in vigore in Italia il 1° luglio 2025.

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 23 giugno 2025 - **Utilizzo della piazzola di recupero per elicotteri in luogo della piazzola di atterraggio per elicotteri per le navi certificate per viaggi in tratti di mare nello Stretto di Messina** (in GU 23 luglio 2025 n. 169).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 25 giugno 2025 - **Modifiche al decreto 27 maggio 2019, recante «Riciclaggio delle navi - Istruzioni operative per la vigilanza, le visite ed il rilascio dei certificati alla nave nonché per le autorizzazioni all'organismo riconosciuto di cui all'articolo 3 del decreto 12 ottobre 2017»** (in GU 12 luglio 2025 n. 160).

LEGGE 18 luglio 2025 n. 107 - **Ratifica ed esecuzione della Convenzione che istituisce l'Organizzazione internazionale per gli ausili alla navigazione marittima, con Allegato, fatta a Parigi il 27 gennaio 2021** (in GU 29 luglio 2025 n. 174).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 31 luglio 2025 - **Disposizioni integrative al corso di formazione per formatore (Train the trainer)** (in GU 13 agosto 2025 n. 187).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 31 luglio 2025 - **Disposizioni integrative al corso di sopravvivenza e salvataggio** (in GU 13 agosto 2025 n. 187).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 31 luglio 2025 - **Disposizioni integrative al corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e al corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici** (in GU 13 agosto 2025 n. 187).

DECRETO-LEGGE 21 maggio 2025 n. 73 (convertito in l. 11 novembre 2014 n. 164) – **Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti** (in GU 21 maggio 2025 n. 116, testo consolidato in GU 19 luglio 2025 n. 166).

Il Capo II tratta di autotrasporto, di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli.
Nel Capo III, l'art. 6 dispone in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo e

l'art. 7 assicura la funzionalità dell'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque.

*Nel Capo IV, l'art. 10-*ter *adegua alcune sanzioni per violazioni in materia di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria; l'art. 11 modifica la disciplina delle concessioni autostradali; l'art. 12 dispone in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo.*

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

ABEYRATNE, RUWANTISSA, *Artificial Intelligence and Air Transport in Europe: Legal and Regulatory Aspects*, in *European Transport Law,* 2025, 283 - 305.

L'intelligenza artificiale è diventata una forza di trasformazione in numerosi settori, compreso quello del trasporto aereo. L'IA è già stata integrata in molti ambiti della navigazione aerea e del pilotaggio, dall'addestramento al funzionamento degli aeromobili. Organismi di regolamentazione come la FAA e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) hanno mostrato un interesse proattivo nell'implementazione dell'IA. Nel febbraio 2020, l'EASA ha pubblicato un rapporto che affronta l'affidabilità dei sistemi di IA e promuove un approccio incentrato sull'uomo nell'integrazione dell'IA nell'aviazione. I principali produttori aerospaziali come Boeing e Airbus stanno sviluppando attivamente tecnologie di IA, sia in modo indipendente che attraverso collaborazioni internazionali. Inoltre, la *Society of Automotive Engineers* (SAE) sta emanando nuove linee guida per l'aviazione e conducendo programmi di formazione basati sull'IA. Tuttavia, rimangono numerose questioni irrisolte, in particolare per quanto riguarda le implicazioni dell'IA sulla sicurezza nell'aviazione. Date le notevoli incertezze e i potenziali rischi associati all'IA, è fondamentale valutare se tale tecnologia sia adatta all'uso in ambienti critici per la sicurezza. In risposta al rapido progresso e alla diffusione delle tecnologie di IA, l'UE ha adottato misure proattive per istituire quadri normativi volti a salvaguardare un uso etico, migliorare i protocolli di sicurezza e garantire la trasparenza nelle applicazioni di IA. Nel presente contributo l'A. approfondisce pertanto il panorama normativo e regolamentare che disciplina l'IA in Europa e ne valuta gli impatti conseguenti sul settore del trasporto aereo.

ARBOLEDA, JOSÉ IGNACIO GARCÍA, *A Legal Analysis of the Adoption of SARPs for a Uniform Passenger Rights' Regime*, in *Air & Space Law* 2025, 483 - 488.

«*State sovereignty allows for states to adopt their own laws. Considering the approach of courts in the EU and Canada with regards to MC99's exclusivity, by means of which passenger rights regulations are not inconsistent with MC99, states are free to adopt local legal regimes pertaining to passenger rights. This leads to a high level of uncertainty in international carriage by air as many conflicting local laws may apply to a single carriage, thus affecting air carriers and consumers. In lieu of an international treaty governing the field, it will be possible for the International Civil Aviation Organization (ICAO) to adopt standards regulating passenger rights at an international level*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Bago Oria, Blanca, *El contexto legal de las garantías aéreas*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 81-119.

«*Este trabajo analiza las garantías tradicionales que sostienen la financiación de la empresa aérea: la hipoteca y, en especial, los privilegios que la ley reconoce a ciertos acreedores. También expone su tratamiento en el contexto general de la insolvencia. Su peculiar sistematización normativa plantea categorías legales propias. Por tanto, las soluciones interpretativas también han de ser autónomas y coherentes con la actividad empresarial y con la vocación internacional del transporte aéreo*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Bartlett, David, *The Cape Town Convention: From a Twinkle in the Eye to Early Adulthood*, in *Air & Space Law* 2025, 445 - 456.

«*This article looks back to the Special Issue of the Air & Space Law Journal, Vol XXIII Number 6, 1998, an issue devoted solely to the then proposed 'Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment'. The final text of the treaty has some material changes from the draft considered in the December 1998 Special Issue. The article examines the history, initial aim and proposed scope of the Convention, which has become known as the Cape Town Convention and Protocol on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Bartz, Steven E., *Reframe: A New Interpretive Framework for Non-Governmental Entity Responsibility in Outer Space*, in *Journal of Air Law and Commerce*, 90/2025, 135 - 176.

«*The mainstream interpretation of State responsibility for Non-Governmental Entities (NGEs) with respect to their commercial operations in outer space may hinder the further development of the commercial space industry. Specifically, that interpretation produces broad responsibility for nation-states (States) under international law and derivative consequences for States and NGEs, but the international space community might avoid the otherwise harsh practical consequences that are likely to hamper the continued growth of commercial activities by NGEs in outer space by reexamining and reinterpreting a few aspects of existing law. This article (1) examines mainstream interpretations of State responsibility for NGEs with respect to their commercial operations in outer space; (2) embraces Curtis Schmeichel's work and his rejection of "national activities" as an all-encompassing concept that renders States responsible for nearly all of their NGEs' activities and extends his contextual analysis to the remainder of Article VI of the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies (Outer Space Treaty or OST); and (3) proposes a reinterpretation of present international space law concerning State responsibility by arguing that the "authorization and continuing*

supervision" requirement with respect to NGEs, as set forth in the second sentence of OST Article VI, is independent of carrying out activities "in conformity with the provisions set forth in the [OST]. Pursuant to that reinterpretation, each State that is a party to the OST and the 1972 Liability Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (Liability Convention),recognizing its liberation from the need to ensure its NGEs' conformity with the OST but respecting the remaining potential international liability for outer space activities by its NGEs (which might flow therefrom pursuant to Article VII of the OST and Article III of the Liability Convention, respectively), might endeavor to minimize the likelihood that such activities result in injurious consequences by regulating such activity. Accordingly, a State's recognition of its ex post international liability for its NGEs' injurious conduct in outer space may result in its ex ante adoption of authorization regimes and supervisory regulations specifically designed to limit that liability without the burden of, or need to, ensure such NGEs' adherence to the provisions of the OST when they are not engaged in national activities. As private sector activities in outer space expand, such an approach to the OST's Article VI should reduce the regulatory load States must shoulder to comply with their duties to authorize and continually supervise NGEs' non-national activities in outer space while correspondingly increasing the discretion such States may exercise in fulfilling those duties. In summation, this article proposes a drastic narrowing of States' responsibility for NGEs' activities in outer space, which should enable States to reduce their supervisory burden or otherwise tailor their supervisory role for the non-national activities of their NGEs' in outer space in a manner consistent with such States' own respective interests and agendas free of the need to ensure those NGEs' "compliance" with the OST. States' liability for NGEs' actions in outer space, however, would not be altered by the reinterpretation of the OST proposed in this Article. But a State's liability for its NGEs' activities in outer space is based on comparative fault. States who have laws and regulations governing NGEs' activities in outer space could argue that they should shoulder less comparative fault than States who lack such laws and regulations; this, coupled with the "stickiness" of liability under international space law (i.e., a launching state retains liability for its space objects indefinitely), should mitigate "race to the bottom" fears for States vis-a-vis their NGEs' activities in outer space» [*abstract* tratto dalla Rivista].

BIRMINGHAM, MAX, *Airplane!: Does the Federal Aviation Act Preempt State Law Design Defect Claims?*, in *Journal of Air Law and Commerce*, 90/2025, 2025, 105 - 133.

Quale livello di governo, statale o federale, abbia il potere di stabilire gli standard di sicurezza per la definizione degli standard aeronautici è questione complessa. In generale, la legge federale prevale su quella statale in questo contesto, occupando il campo attraverso un sistema normativo che permea la sicurezza aerea. Il *Federal Aviation Act* del 1958 (FAAct) conferisce all'agenzia omonima, la *Federal Aviation Administration* (FAA), il potere di prescrivere gli "standard minimi richiesti nell'interesse della sicurezza". Il

termine "minimi" è stato tuttavia sfruttato da coloro che, nel dibattito, sostengono la posizione del singolo Stato per affermare che esso vuole indicare il limite minimo: gli Stati dell'Unione avrebbero pertanto la libertà di fissare standard cosiddetti più elevati, ovvero il limite massimo. Certo, questo può essere un argomento persuasivo in alcuni casi, e, tuttavia, non in questo. In primo luogo, la FAA ha un processo di certificazione di tipo in cinque fasi. Inoltre, esistono un certificato di produzione e un certificato di aeronavigabilità. In secondo luogo, gli Stati Uniti hanno stipulato trattati con nazioni straniere sulla reciprocità in materia di standard di sicurezza aerea. Se tutti i cinquanta Stati fossero autorizzati a promulgare leggi sulla sicurezza aerea, la conformità diventerebbe problematica perché il trasporto aereo trascende i confini statali. L'adesione agli standard di uno Stato potrebbe non soddisfare i requisiti di un altro, oppure i loro quadri normativi potrebbero essere in contrasto tra loro.

Boboc, Silvia, *Las actividades comerciales en el espacio y el régimen jurídico del turismo espacial*, Marcial Pons, Madrid, 2025, 426, ISBN 978-8413819242, € 26,00.

«*Aunque en los inicios de la era espacial durante las décadas de los sesenta y los setenta era difícil concebir la presencia humana en el espacio fuera de la iniciativa y financiación de los gobiernos nacionales, hoy día personas que no son astronautas profesionales o no disponen de financiación pública tienen la posibilidad de acceder al espacio, realizando vuelos orbitales o suborbitales e incluso estancias en instalaciones en órbita, como la Estación Espacial Internacional. Es lo que se conoce como turismo espacial, cuyos protagonistas en la actualidad son Space Exploration Technologies Cor (SpaceX), Virgin Galactic y Blue Origin. La obra, dirigida a especialistas en el Derecho espacial, ofrece un tratamiento integral de la materia. Analiza no solo el marco legal de las actividades comerciales en el espacio, sino también el régimen de autorización del transporte espacial de personas, los modelos de turismo orbital con o sin estancia en instalaciones en órbita, de turismo suborbital y de turismo en globo estratosférico, así como el estatuto jurídico del turista espacial y la responsabilidad civil de las empresas espaciales en relación con el transporte de personas, tanto en la normativa internacional como en la europea y en la nacional estadounidense, británica, francesa, italiana, portuguesa y española*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Brecke, Katja H., *Grounded Promises: Rethinking the European Passenger Rights Regulation*, in *Air & Space Law* 2025, 503 - 514.

«*This article offers a critical review of Regulation (EC) No 261/2004 from the viewpoint of a legal practitioner. In November 2023, a new proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 261/2004, (EC) No 1107/2006, (EU) No 1177/2010, (EU) No 181/2011 and (EU) 2021/782 as regards enforcement of passenger rights in the Union was published and a Proposal for an amendment of Regulation*

(EC) No 261/2004 has recently been discussed. This is good time to take a closer look at the European Passenger Rights Regulation, to reflect on experiences and to revisit the problems that have emerged over the past twenty years. In light of the recently proposed reforms, this article seeks to move beyond theoretical discussions by highlighting key shortcomings and identifying the most pressing areas in need of improvement» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Carnimeo, Nicolò – Florio, Antonio, *Profili evolutivi della regolamentazione internazionale delle attività spaziali nell'orbita bassa. Impiego sostenibile dei microsatelliti e delle costellazioni,* in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente,* XXIII/2025, 545 - 578, *www.giureta.unipa.it*.

«L'articolo analizza l'evoluzione della regolamentazione internazionale relativa all'uso dell'orbita terrestre bassa (LEO), con particolare attenzione all'impiego sostenibile di microsatelliti e mega-costellazioni nell'ambito della new space economy. La gestione delle risorse orbitali diviene sempre più complessa per l'incremento dei detriti spaziali e le diseguaglianze nell'accesso allo spazio determinando criticità tecniche e giuridiche. L'analisi si concentra sul ruolo dell'ITU e delle conferenze WRC per la gestione dello spettro radio e delle orbite, esaminando l'interazione tra diritto internazionale generale e discipline settoriali (comunicazioni, telerilevamento, navigazione satellitare). Il lavoro propone il rafforzamento del ruolo delle istituzioni internazionali coinvolte e una riforma multilivello della governance spaziale, in grado di coniugare innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e inclusività globale. L'Italia e l'Europa sono chiamate ad assumere una posizione proattiva per allinearsi al nuovo scenario geopolitico» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Carpanelli, Elena, *The Pact for the Future: What Implications for the 'Future' of Outer Space Activities?*, in *Air & Space Law* 2025, 557 - 564.

«*This brief study offers a concise evaluation of the drafting history and content of the provisions concerning outer space in the Pact for the Future, adopted on 22 September 2024 during the Summit for the Future. This analysis provides a foundational starting point for addressing some of the current gaps and potential developments within the international legal framework governing outer space activities*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Cassar, Roberto, *Fundamentals of Space Insurance*, in *Air & Space Law* 2025, 457 - 470.

«*This article provides a concise overview of space insurance, with a focus on satellite first-party property coverage. It touches upon the three main phases of the lifecycle of a satellite (pre-launch, launch, and in-orbit) and examines the core structure and substance of a typical space insurance policy. This article also considers the types of losses that a satellite may suffer in outer space and offers a holistic analysis of how space insurance claims are*

handled. While space law often tends to attract academic analysis, this article seeks to clarify the practical aspects of space insurance, particularly for those less familiar with this specialized field» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Comenale Pinto, Michele M. – Franchi, Bruno - La Torre, Umberto - Pellegrino, Francesca – Rosafio, Elisabetta, *Manuale di diritto aereo e aerospaziale Aggiornato alla legge 13 giugno 2025, n. 89, Disposizioni in materia di economia dello spazio*, Giappichelli, Torino, 2025, 304, ISBN 979-1221116113, € 30,00.

«Il Manuale, rivolto a studenti universitari, magistrati, avvocati e operatori del settore, delinea i fondamenti del diritto aeronautico e del diritto aerospaziale ed affronta in modo esaustivo gli istituti più rilevanti di entrambi i settori alla luce della disciplina internazionale, unionale e interna, con essenziali richiami ai più consolidati orientamenti giurisprudenziali. Strutturato in modo da permetterne la consultazione efficace e immediata, è prezioso strumento di approccio alla materia con l'obiettivo di consentire l'acquisizione dei concetti chiave e la comprensione dei processi su cui si basa il vigente quadro normativo, facilitando l'approfondimento delle questioni emergenti. Nella trattazione, il Manuale tiene sistematicamente conto della recentissima legge 13 giugno 2025 n. 89, recante «Disposizioni in materia di economia dello spazio», che disciplina le attività spaziali condotte da operatori privati sul territorio nazionale e da operatori italiani al di fuori di esso» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Connolly, Rebecca – Garcés, Matías, *Space Security Norms and Dual-Use Technology Challenges: Analysis of Alternative Approaches*, in *Air & Space Law* 2025, 415 - 442.

«*With the increased military significance of space-based capabilities, the line between military and civilian space assets is becoming increasingly blurred. As the international community deliberates on the legal framework for safe operations in space, this 'dual-use' dilemma presents unique challenges. It is critical to ensure the responsible and sustainable use of outer space through a coordinated approach to the conduct of space operations. As congestion in space grows, there is pressure for states to secure their military (including dual-use) space assets from both deliberate and unintentional threats. However, government strategies relating to space security and space safety may have opposing underlying approaches. This article will consider how dual-use space assets pose a challenge for the balancing of national security objectives against the need for global cooperation to create a space rules framework. In balancing these objectives, it is also necessary for states to consider the concerns of private satellite operators, whose commercial activities are increasingly affected by evolving security postures. It will also explore whether the development of norms for behaviour in space operations, space traffic management (STM) and critical infrastructure protection could be utilized as a critical tool for enhancing space security. By examining how principles for satel-*

lite operations, collision avoidance and restrictive zones can reduce the risk of accidents and intentional interference, this article highlights the role of space safety norms in preventing conflicts and promoting stability in outer space» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Della Giustina, Camilla – de Gioia Carabellese, Pierre, *A holistic approach to ESG transition through «drones» technology*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 121 - 143.

«*Sustainability has become a "mantra" in every field: from food sector to work environment this term resonates, albeit with an uncertain perimeter. To identify what ESG transition truly means, this research paper approaches the topic from the standpoint of «drones» technology and via the fil rouge of the employment law. In doing so, two main examples will be provided: the aerial sector; and the maritime one. The linkage between the two ones is the notion of remote operator: the latter was shaped in the maritime sector, although it was the former which has adopted it more convincingly. Furthermore, also to support the idea that drones may represent the suitable vehicles to achieve a human-centred sustainable transition, the focus will be turned to the Australian sky shepherding experience. In this respect, also a traditional labour law case law (Moffat v Boothby) becomes quintessential to define the new shepherd's tasks in the light of drones' technology in shepherding activity*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

De Leon, Pablo Mendes, *The First Episode of the Air Law Journal: A Bleached Mirror of the Future*, in *Air & Space Law* 2025, 419 - 430.

«*This article explores the first issues of the Air Law journal, which has been re-branded as Air & Space Law in the course of its existence. It is designed to find out how air law, as manifested by the articles in these issues, has evolved throughout the lifetime of this journal. It cannot deal with the many air and space law related subjects which have been reported. However, an attempt has been made to distil the most important developments which took place during the first ten years of Air & Space Law, which was then published as Air Law, and to reflect on the evolution of these disciplines. The term 'a bleached mirror' has been employed to indicate that certain subjects, such as the relationship between the operation of air transport services and the application of a competition law regime, have shed light on future aviation activities. A subject which received relatively much attention between 1975 and 1985 pertained to the liability of Air Traffic Controllers (ATC), which is currently re-appearing on legal agendas. Air carrier liability is a constant factor in publications, whether related to the Warsaw regime or the Montreal Convention of 1999. The distinction between scheduled and non-scheduled services was amply examined in the first period, but has now more or less disappeared behind the horizons of legal reflections*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

De Lucia, Myriam, *Personale di volo e licenziamento per giusta causa*, nota a A Napoli, sez. lav., 10 gennaio 2025 in *Giurisprudenza italiana* 2025, 1356 - 1360.

«Il contributo, partendo dal "precedente" di un licenziamento per giusta causa di una hostess, si propone di esaminare la disciplina del recesso applicabile al personale di volo per poi approfondire la incidenza che la violazione dei principi generali di buona fede e correttezza, recepiti dal contratto collettivo applicato al rapporto di lavoro, ha avuto nell'integrare i presupposti dell'art. 2119 c.c.» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Defossez, Delphine – Lopes, Inez, *Brazilian Civil Aviation Law*, Routledge, Abingdon, 2025, 326, ISBN 9781003331841, € 146,25 (eBook).

«*Brazilian aviation law is often a mystery for people outside Brazil. Despite being based on German and Italian law, Brazilian law does not resemble any other legal system; for instance, it took nearly a decade and the Brazilian Federal Supreme Court to finally acknowledge that the Montreal Convention prevails over the national consumer code. This book introduces Brazilian aviation law to professionals by laying out and discussing the applicable laws and competent authorities on essential elements of civil aviation to help professionals navigate this system. Brazilian aviation law has been through a process of major transformation, the latest occurring in December 2021 with the view to change half of the current Brazilian aeronautical code. Until 2005, the aviation sector was mainly regulated by the Aviation Civil Department (DAC), which was a department directly subordinated to the Ministry of Aeronautics and mainly comprised of military personnel. Although Brazilian aviation has been demilitarised through the creation of the National Civil Aviation Agency (ANAC) by the Federal Law No. 11.182 of 2005, its military past still influences the current regime and air traffic control remains part of the Ministry of Defence. Understanding the various agencies in charge of civil aviation and laws governing important aspects of this area is essential; consequently, this book discusses the laws applicable to competition, consumers, airport and aircraft operation, safety and accident investigations, and environmental concerns. Written in a format to meet the needs of lawyers, academics, and aviation professionals, the book explains the key concepts and laws applicable to aviation in Brazil. Each chapter explores an essential area of aviation law to present readers with an insider's understanding of the whole system to facilitate business relations with Brazil*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Eliseev B., Daliger YA. M., Kostilev A. G., Poleshuk S. M., *Kollizija norm vozdušnogo prava, kasajuščajasja opredelenija pravovych posledstvij pričinenija vreda imuščestvu pri vypolnenii obučajuščimisja učebnych poletov*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 1, 21-25.

«Questo articolo affronta la questione del conflitto di leggi nella determinazione delle conseguenze legali per le persone ritenute colpevoli di incidenti aerei verificatisi durante i

voli di addestramento da solista, che hanno causato danni alla proprietà di un aeromobile. Tuttavia, queste persone sono anche piloti in formazione presso istituti di formazione, non personale aeronautico, e, pertanto, non sono idonei a svolgere le mansioni di membro dell'equipaggio di un aeromobile, ma sono tenuti a effettuare tali voli per ottenere una licenza di pilota di aviazione civile» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

FRIEDEN, ROB, *Dangers from Regulatory Vacuums in Outer, Inner and near Space*, in *Journal of Air Law and Commerce*, 90/2025, 3 - 40.

«*Space, "the final frontier", has become an attractive but increasingly risky market for both public and private investments. Gold rush enthusiasm anticipates solutions to the digital divide via small low earth orbiting satellites, extraction of valuable minerals from asteroids, a vibrant space launch and tourism industry, and expanding earth observation opportunities. Such entrepreneurial boldness juxtaposes with a severe lag in government oversight, consumer safeguards, and essential operational guardrails. The ambitious plans of Elon Musk and other space entrepreneurs could fail-despite recent market success-as SpaceX's plans for 148 rocket launches in 2024. Without substantial refinement of global space treaties and effective national regulation, expanding and imprudent use of space resources could render the most valuable regions of space unusable. Satellites could collide or crash into orbiting debris at extremely high speeds, most likely in a crowded orbital region, such as 200-1,200 miles above Earth where low earth orbiting satellites operate. Even more costly calamities would occur when a valuable, fully operational satellite collides with space debris-such as a deactivated satellite-or when it becomes a target in a test of anti-satellite (ASAT) technology. The likelihood of spacecraft collisions increases substantially when spacefaring nations and private ventures do not nudge useless objects upward, farther into deep space, or on a downward trajectory toward Earth that usually results in complete vaporization. The testing and future*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

FROSINI, TOMMASO EDOARDO, *Il nomos dello spazio*, in *federalismi.it* 27/2025, 40-53, *www.federalismi.it*.

«*L'articolo esamina le problematiche giuridiche dello spazio celeste. Nel tentativo di definire un Nomos dello spazio. Quindi, i trattati internazionali che si sono succeduti, a partire dal principale del 1967, fino alla recente legge italiana del 2025. Vi sono poi svolti ampi cenni alla legislazione francese e statunitense. Nonché alcune considerazioni sull'annunciato Regolamento UE sullo spazio. La conclusione è che il diritto spaziale deve essere studiato senza frontiere e senza confini, al di là delle tradizionali materie giuridiche. Perché oggi le regole giuridiche si stabiliscono fuori e oltre i confini territoriali. Quindi, non più solo un Nomos della terra piuttosto anche un Nomos dello spazio*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

GENOVESE, RACHELE, *Limitazioni risarcitorie dell'organizzatore di viaggio e di crociera e «diritto di rivalsa» nei confronti dei fornitori dei servizi turistici*, Cacucci, Bari, 2025, 220, ISBN 979-1259655288, € 25,00.

«Il volume, inquadrato giuridicamente il contratto di crociera e illustrate le diverse vesti che può assumere una compagnia marittima che organizza crociere, si sofferma sugli artt. 43, comma 4 e 51 quinquies, del codice del turismo relativi, rispettivamente, alla limitazione risarcitoria dell'organizzatore di viaggio/crociere per i danni subiti dal crocierista e il diritto dell'organizzatore di «rivalersi» nei confronti dei fornitori dei servizi compresi nella crociera effettivi responsabili. Tali disposizioni, prestandosi a numerosi dubbi interpretativi, hanno costituito l'occasione per comporre un quadro dei diversi possibili scenari, tenendo presente, da un lato, che le conseguenze sull'organizzatore sono diverse a seconda che la normativa relativa ai singoli fornitori dei servizi compresi nella crociera venga applicata soltanto in relazione all'ammontare risarcitorio o con riferimento al regime di responsabilità nel suo insieme e, dall'altro lato, che il diritto dell'organizzatore di "rivalersi" nei confronti dei terzi prestatori solleva delicati problemi di coordinamento tra il diritto ad azioni di "regresso" e di "surrogazione" [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

GLINSHCHIKOVA, T. V. – PANKOVA, A. YU. – BARDIN, A. A., *Princip ograničenija otvetstvennosti perevozčika v sfere meždunarodnoĭ vozdušnoĭ perevozki, in Agrarnoe i zemel'noe pravo*, 2025, 2, 311 - 314.

«Questo articolo esamina la limitazione della responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale. Gli autori esaminano le norme e i regolamenti internazionali che regolano la responsabilità del vettore aereo, i loro principi fondamentali e le relative limitazioni. Vengono analizzati i casi di violazione di tale principio e le potenziali conseguenze giuridiche per le parti. L'articolo fornisce una panoramica degli atti giuridici che regolano il trasporto aereo internazionale e offre raccomandazioni per migliorare la legislazione in questo settore. È stata presa in considerazione la possibilità di recepire gli standard internazionali per il trasporto aereo transfrontaliero nella legislazione russa». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

GRAGNOLI, LEONIDA, *Le errate informazioni dell'organizzatore di viaggi e la responsabilità del vettore aereo per il negato imbarco*, in *Rivista italiana di Diritto del turismo* 45/2025, 143 - 154.

«La Corte di Giustizia dell'Unione europea si è pronunciata in merito all'applicazione dell'art. 4, co. 3, del reg. (CE) n. 261/2004 nell'ambito di un pacchetto turistico cosiddetto "tutto compreso". La Corte ha riconosciuto il diritto dei passeggeri alla "compensazione pecuniaria", nonostante il negato imbarco non fosse dipeso dalla condotta del vettore ope-

rativo, ma fosse riconducibile al comportamento dell'organizzatore di viaggi, il quale aveva fornito ai passeggeri informazioni inesatte sull'effettuazione del trasporto. Si contesta la fondatezza di simili conclusioni, in quanto non sorrette da un fondamento legale univoco, stante la differente formulazione dell'art. 4, co. 3, del regolamento nelle varie versioni ufficiali; soprattutto, un tale assunto contrasta tanto con la Convezione di Montreal del 1999, quanto con la disciplina europea sui pacchetti turistici» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Greco, Eliana, *Spazio sociale, non-luoghi, eterotopie nella «modernità radicale» del fatto colposo. Il settore della navigazione aerea come punto di osservazione privilegiato per ripensare la colpa grave,* rielaborazione della relazione svolta nel convegno "Il fattore umano in aviazione. Sfide e frontiere in una prospettiva interdisciplinare", svoltosi il 15 giugno 2023 presso l'Università Cattolica, sede di Milano, *La legislazione penale*, 6 giugno 2024, *www.lalegislazionepenale.eu*.

Il contributo è espressione di quella tendenza volta a discutere i criteri di modulazione della colpa penale nel campo dell'assistenza al volo, in un'ottica che, pur su piani e con argomentazioni non coincidenti, sembrerebbe convergere con quella sostenuta nella letteratura specialistica aeronautica, che richiama i princìpi della c.d. «*just culture*».

Handrlica, Jakub, *Conflict-of-Law Provisions in the Labyrinth of the European Space Law*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 87 - 103.

«L'articolo intende contribuire alla ricerca scientifica concernente l'emergere del diritto spaziale europeo. Esso si propone di affrontare la questione di come le leggi spaziali nazionali, recentemente adottate nell'Unione europea, si coordinano tra loro. L'articolo non intende analizzare l'intero contenuto della recente legislazione spaziale nazionale, ma si concentra interamente sul problema dell'esistenza o dell'assenza di disposizioni sul conflitto di leggi nelle normative nazionali sullo spazio. In primo luogo, l'articolo affronta la questione della responsabilità dello Stato per le attività spaziali nazionali ai sensi del diritto spaziale internazionale. Successivamente, vengono analizzati i tre principali recenti approcci alle disposizioni sul conflitto di leggi nelle leggi spaziali nazionali. In primo luogo, vengono presentati esempi di approccio unilaterale (Austria, Slovacchia) e ne vengono individuati gli svantaggi. Vengono presentati ulteriori esempi di disposizioni sul conflitto di leggi, che prevedono modifiche nella giurisdizione territoriale (Portogallo) e personale (Principato del Liechtenstein, Cipro e Francia). A tale riguardo, l'articolo fornisce anche una breve analisi critica della proposta di recente pubblicazione per un futuro diritto spaziale dell'Unione europea in materia di conflitto di leggi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Harakas, Andrew J., *Mental Injury Damages under the Montreal Convention 1999 as Developed by the United States*, in *Air & Space Law* 2025, 471 - 482.

«The issue of the availability of mental injury damages under the Montreal Convention continues to be debated despite the efforts made in the negotiations and drafting to retain existing language to preserve judicial precedent relating to the Warsaw Convention, thereby avoiding unnecessary litigation over issues already decided by the courts. In the United States (US), courts had achieved a consensus that pure mental injuries were not recoverable under the Warsaw Convention because such injuries cannot be considered a 'bodily injury' within the meaning of Article 17, but recovery was allowed for mental injuries to the extent they were caused by or flowed from a bodily injury. Recent decisions in the US (and the European Union) have upset this consensus and uncertainty exists as to the availability and scope of such damages under the Montreal Convention. The courts in the US are once again divided as to the whether the mental injury must flow from a 'bodily injury' and the EU has taken this even further by eliminating the need for any 'bodily injury' for the recovery of mental injury damages. This article provides an overview of the law in the US related to the recovery of mental injury damages under the Warsaw Convention, the development of the law under the Montreal Convention and how some courts have reverted to the view rejected over thirty years ago that mental injury damages are allowed under the Article 17 even if unrelated to the bodily injury» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Haight, Hannah, *High Crimes in Low Airspace: The Rise of Drones in Cross-Border Drug Trafficking*, in *Journal of Air Law and Commerce*, 90/2025, 327 - 372.

L'A. si domanda se gli Stati Uniti siano in grado di regolamentare efficacemente il proprio spazio aereo nel momento in cui le organizzazioni criminali lo sfruttano senza percorrere i tradizionali canali territoriali. Le organizzazioni messicane dedite al traffico di stupefacenti utilizzano infatti sempre più spesso i droni per trasportare la droga attraverso il confine tra Stati Uniti e Messico. Questi voli avvengono spesso a bassa quota, di notte e in zone remote, il che li rende quasi impossibili da individuare con i metodi di controllo convenzionali. Tuttavia, nessuna legge affronta direttamente il problema rappresentato dall'uso dei droni nel traffico transfrontaliero di droga. La Federal Aviation Administration (FAA) regola i droni ai sensi del FAA *Modernization and Reform Act* del 2012, occupandosi tuttavia di aspetti che ineriscono alla sicurezza, non invece l'interdizione o il divieto di determinati impieghi. Con il risultato di una crescente asimmetria tecnologica: i cartelli criminali innovano, mentre la legge rimane obsoleta. Il diritto internazionale non aiuta sul punto. Trattati come la Convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope del 1988 (Convenzione di Vienna) criminalizzano il traffico di droga e incoraggiano la cooperazione internazionale; tuttavia, essi presuppongono attori tradizionali e modalità di trasporto manuali. Allorquando il trafficante è un sistema autonomo lanciato da territorio sovrano, il principio di territorialità vacilla e i confini giurisdizionali si confondono, mentre i trafficanti corrono rischi minimi: se il drone si schianta, non c'è nessun corriere da arrestare; se ciò non accade, il carico viene

consegnato a destinazione in modo efficiente, silenzioso e redditizio. Il traffico di droga tramite droni rappresenterebbe pertanto una minaccia concreta alla sovranità nazionale e alla salute pubblica. Gli attuali quadri giuridici sono insufficienti e strutturalmente impreparati alle realtà strategiche e operative del contrabbando tramite droni. Secondo l'A., la risposta dovrebbe essere articolata su più livelli: riforme legislative che vietino esplicitamente la consegna di droga tramite droni, sistemi di sorveglianza e rilevamento potenziati, restrizioni dello spazio aereo in prossimità dei confini e accordi internazionali adeguati ai droni. Tuttavia, queste soluzioni non sono sufficienti. Finché gli Stati Uniti rimarranno il più grande consumatore di oppioidi al mondo, le soluzioni di contrasto saranno solo un palliativo. L'offerta soddisferà sempre la domanda. Se non rapidamente ed efficacemente affrontato, il vuoto giuridico potrebbe diventare una sorta di permesso. Più a lungo persiste l'inerzia normativa, più lo spazio aereo sopra il confine tra Stati Uniti e Messico rischia di diventare conteso e controllato dai trafficanti di droga.

KENT, JEREMY A., *Space Resource Development and Property - Clarifying Usufruct*, in *Journal of Air Law and Commerce*, 90/2025, 1 - 72.

«*This article examines competing legal frameworks for governing property rights in outer-space resources through a comparative analysis of two distinct approaches: the rule of capture and the concept of usufruct. The increasing interest in commercial space activities, such as mining the Moon and asteroids, has raised questions about the legal frameworks governing property rights in space resources. The growing challenge is that while the Outer Space Treaty (OST) serves as the foundation for space law, it does not explicitly address property rights in the resources humankind increasingly can extract from the space domain. The rule of capture is a legal principle that allows the first individual to take possession of a resource to obtain ownershi While the rule of capture offers a pragmatic solution, its winner-take-all nature potentially undermines the interests of other space actors. The framework may lead to a race for resources and potential conflicts, undermining the OST's principles of international cooperation and peaceful uses of outer space. Furthermore, the rule of capture may not adequately protect the interests of non-space-faring nations. In contrast, the usufruct theory, which allows individuals to use and enjoy extracted resources without permanently owning the underlying property from which it originates, presents a more balanced approach, reconciling individual resource utilization with the international community's stake in preserving resources for future generations. By examining the Outer Space Treaty's provisions on stewardship, peaceful use, and equitable access, this article reveals that states have implicitly adopted a usufruct-based approach to space resource development, as evidenced by its provisions on non-appropriation, free access and use of outer space, stewardship duties, and recognition of state jurisdiction over their space activities. State practice, such as national legislation enacted by Japan, Luxembourg, the United Arab Emirates, and the United States concerning private ownership of extracted space resources, further supports the conceptual*

integration of usufruct within the OST. However, as commercial space activities expand, the international community must further develop appropriate norms and legal frameworks to balance resource preservation with the economic incentives necessary for responsible space development. It is essential to balance the duty to preserve space resources for future generations with the need to incentivize investment in their development. The concept of usufruct appears to be the most suitable framework for distributing resources from outer space into private hands for the benefit of others. This approach aligns with the OST's objectives and considers the corresponding interests of all actors in space. However, further legal framework development and international cooperation are needed to responsibly promote commercial expansion and build consensus on the equitable benefit of utilizing space resources for humankind» [*abstract* tratto dalla Rivista].

KIEMA, WILLIAM, *The Air Transport Industry in Africa. A Legal Analysis of the Single African Air Transport Market*, Routledge, Abingdon, 2025, 286, ISBN 9781003584544, € 131,25 (Hardback)/€38,99 (eBook)

«*This book provides legal analysis of the multilateral liberalisation of the air transport industry in Africa within the framework of the African Union Agenda 2063 initiative, the Single African Air Transport Market (SAATM). Offering a detailed examination of the regulatory framework and policy considerations that have shaped the political economy of air transport in Africa, the book offers a comparative analysis with the European Union (EU) and the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Highlighting the need for a tailored approach to air transport liberalisation in Africa, it demonstrates how the unique socio-political context, values, identities, circumstances, and challenges associated with the diversity and expansive nature of the continent should be taken into account. The book proposes a principled approach to the implementation of the SAATM initiatives, and calls on stakeholders to consider holistic implementation that favours the principle of variable geometry, stakeholder engagement, and alignment with Agenda 2063. It also emphasizes the significance of supporting aviation policies such as safety, security, financing, competition, and environmental sustainability. The Air Transport Industry in Africa will be of interest to researchers in the field of aviation law, economic law and regional integration in Africa*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

JOHNSON, CHRISTOPHER, *A Snapshot of Space Law at Seven Decades: Space Debris, Megaconstellations and Space Traffic*, in *Air & Space Law* 2025, 515 - 528.

«*In anticipation of the upcoming sixtieth anniversary of the Outer Space Treaty in 2027, the seventieth anniversary of the first sessions of the United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS) in 2028, and in light of the accelerating growth and diversity of space activities in Low Earth Orbit (LEO), this article is a snapshot of where we are at today in international space governance. This short survey focuses on LEO activities,*

highlighting key trends and topics. It examines how limited regulation of LEO activities affects the interpretation and application of core rights and obligations in international space law» [*abstract* tratto dalla Rivista].

La Torre, Umberto, *Declinazioni del comando tra aeromobili* manned *ed* unmanned, in *Riv. dir. nav.* 2025, 39 - 59.

«Con la tecnologia informatica la coincidenza del pilota con le persone imbarcate è solo nel tempo. Gli spazi ove si evolve l'azione sono diversi e il rapporto causa-effetto non è contestuale. L'apparecchio a pilotaggio remoto è basato sulla non presenza. Trovarsi a bordo, alcuni (equipaggio di cabina e passeggeri), ed essere lontano, l'altro, ossia il pilota dell'apparecchio a pilotaggio remoto, scardina consolidati equilibri. Dal confronto tra il comandante tradizionale e pilota di aeromobile senza equipaggio, questa figura ne esce monca e ridimensionata. Monca, perché privata di poteri che non possono separarsi da quelli dalla legge assegnati al comandante di aeromobile (o di nave); ridimensionata perché incompleta e imperfetta, svuotata da quella forza espansiva di cui il comandante è il solo interprete» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Lamon, Marcella, *I droni nel diritto della navigazione. Verso l'integrazione degli Unmanned Aircraft System nello spazio aereo non segregato*, Cacucci Editore, Bari, 2025, 262, ISBN 979-12-5965-552-3, € 28,00.

«L'affermazione del ricorso ai droni aeronautici sia in campo civile, sia in campo militare e le prospettive di ulteriore estensione del loro impiego inducono ad interrogarsi sull'adeguatezza dell'odierno quadro giuridico e sull'attualità di alcune soluzioni che sembravano ormai consolidate. I sistemi aerei senza equipaggio (Unmanned Aircraft System – UAS) sono da considerarsi aeromobili, sia sotto il profilo tecnico che giuridico. È ormai riconosciuto il ruolo centrale dell'operatore, responsabile dell'esercizio della piattaforma aeronautica, che può essere in parte assimilato all'esercente, pur con le specificità legate alle peculiari caratteristiche tecniche e operative degli UAS rispetto a quelle degli aeromobili convenzionali. L'assenza di un pilota a bordo dell'aeromobile ha portato all'adozione di un approccio operation centric, performance and risk-based nella regolamentazione della safety e della security della navigazione aerea senza equipaggio. Infine, la realizzazione dell'ecosistema di Mobilità Aerea Avanzata – o Innovativa – e l'introduzione di nuovi servizi di trasporto tramite droni e velivoli a decollo e atterraggio verticale (VTOL) si fondano sull'attuazione dello U-Space e sull'integrazione dei vertiporti, le nuove infrastrutture dedicate» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Lamon, Marcella, *Responsabilità e limitazioni nell'impiego dei droni*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, XXIII/2025, 1001 - 1031, *www.giureta.unipa.it*.

«Il contributo esamina il quadro giuridico della responsabilità dell'operatore dei sistemi aerei senza equipaggio (Unmanned Aircraft System – UAS), con particolare attenzione alla disciplina dei danni a terzi in superficie e di quelli derivanti da urto (cd. "drone strike"). Viene ricostruita l'evoluzione dell'istituto della limitazione del debito nel diritto aeronautico, evidenziando il passaggio dall'abbandono liberatorio ai creditori al moderno meccanismo di limitazione del debito dell'esercente. In conclusione, si propone una riflessione critica sull'eventuale applicazione dell'istituto della limitazione del debito anche all'operatore di sistemi aerei senza equipaggio, interrogandosi sulla compatibilità di tale estensione con le specificità normative e tecnologiche proprie del settore dei droni» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LEANDRO, SOLANGE, *Artificial Intelligence in Competition Law and the Impact on the Aviation Sector*, in *Air & Space Law* 2025, 601 - 610.

«*This short paper contains an analysis of the intersection of Artificial Intelligence (AI), competition law, and the aviation sector. It examines how regulators are responding to the risks posed by algorithmic coordination and dynamic pricing. It considers the implications of AI-driven practices for market fairness, consumer protection, and regulatory enforcement, drawing on recent case law and global policy developments*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LENZONI MILLI, ELEONORA, *Ritardo della partenza del volo e risarcimento per perdita della coincidenza*, in *Rivista italiana di Diritto del turismo* 45/2025, 173 - 185.

«Con la pronuncia in epigrafe la Corte di Cassazione ha ritenuto fondata la richiesta risarcitoria del viaggiatore che a causa del ritardo del volo perdeva la coincidenza con il volo successivo e veniva quindi riprotetto il giorno successivo su altro volo con diversa destinazione (Bologna anziché Roma). Secondo la Corte, infatti, tra gli obblighi del vettore aereo rientra anche il rispetto degli orari di viaggio, ed un tanto anche laddove le condizioni generali di contratto escludano esplicitamente che il rispetto degli orari dei voli rientri fra le obbligazioni contrattuali assunti dalla compagnia. Secondo la Cassazione, quindi, il ritardo nella prima tratta, laddove determini la perdita della coincidenza, integra un'ipotesi di inadempimento contrattuale cui consegue il diritto del passeggero di ottenere il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MARCHISIO, SERGIO, *Le novità del 25 giugno 2025: la Legge n. 89 sull'economia dello spazio e la proposta di Space Act dell'Unione europea*, in *federalismi.it* 20/2025, IV - XXX, *www.federalismi.it*.

«Il 25 giugno 2025 rappresenta una data significativa per i giuristi, in particolare per chi si occupa di diritto delle attività spaziali. In quella giornata, infatti, sono intervenute

due importanti novità normative: da un lato, è entrata in vigore la Legge 13 giugno 2025, n. 89, recante "Disposizioni in materia di economia dello spazio", approvata dal Parlamento italiano l'11 giugno e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale il 24 giugno; e, dall'altro, la Commissione europea ha pubblicato la Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza, resilienza e sostenibilità delle attività spaziali dell'Unione. Si tratta di due provvedimenti di diversa natura giuridica: la legge italiana è già vigente nell'ordinamento nazionale, la proposta europea si trova alle fasi iniziali di un iter legislativo che si preannuncia complesso e non privo di ostacoli» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MARCIALIS, MARTINA, *A few spikes from the EU Court decision on the case C-510/21: The Concept of Accident under the Article 17.1) of the Montreal Convention 1999*, in *Diritto@Storia,* 20/2023 (pubblicato nel 2024), *www.dirittoestoria.it*.

«*This article examines the interpretation of the term «accident» under Article 17 of the Montreal Convention, with particular focus on the case brought in front of the European Court of Justice regarding the inadequate first aid administered on board an aircraft. The analysis highlights the implications of translation discrepancies and the evolving case law on air carrier liability. It argues that the Court's decision aligns with the predominant interpretation of the term, reinforcing the view that a series of intrinsically linked events can constitute a single accident under the Montreal Convention» [abstract* tratto dalla Rivista].

MASSON-ZWAAN, TANJA, *Space Contracts, Insurance and Dispute Settlement: Plus ça Change?*, in *Air & Space Law* 2025, 529 - 538.

«*This contribution revisits the first substantive space law article in Air and Space Law, published in 1993, about a dispute between the US launch provider Martin Marietta Cor and the satellite operator INTELSAT, by placing it in today's context and discussing the recent loss of a satellite involving a Malaysian satellite operator, Measat, its insurers, and the US satellite manufacturer Boeing. Both cases involve the interpretation of contracts, insurance coverage and dispute settlement. The article concludes that not much has changed since the 1990s, and the recommendations made then are still valid today*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MATEOU, SOFIA - EROTOKRITOU, CHRYSTEL, *Air Passenger Rights Case Law Developments from 1 January to 31 July 2025*, in *Air & Space Law* 2025, 511 - 520.

«*From 1 January to 31 July 2025, there have been several new court decisions concerning air passenger rights. The first part of this article highlights recent decisions from the Court of Justice of the European Union (CJEU) that have shed light on the interpretation of EU Regulation No 261/2004 and the Convention for the Unification of Certain Rules for Interna-*

tional Carriage by Air (Montreal Convention 1999). The second part presents a non-exhaustive overview of selected significant rulings from non-EU countries. In the case NW, YS v. Qatar Airways, the Court clarified that passengers travelling under promotional fares remain entitled to rerouting under Regulation 261/2004 even long after the original cancellation, and airlines cannot refuse rerouting solely because tickets were obtained through special promotions. In Flightright GmbH v. Etihad Airways, the Court confirmed that passengers are entitled to reimbursement in cash unless they give clear and explicit consent to accept vouchers, and mere registration in a loyalty programme is insufficient. In M1.R., M2.R. v. AAA s z o.o., the Court ruled that passengers on package tours or third-party financed trips are entitled to compensation under the Regulation if they hold a boarding pass and a confirmed reservation, regardless of whether they travelled free of charge or on a reduced fare. In AD (a passenger) v. Iberia Líneas Aéreas de España, the Court held that a passenger may validly submit a protest for delayed baggage under the Montreal Convention at any time after discovering the delay and within the twenty-one-day period, including before the baggage is delivered. In Union des consommateurs and Silas v. Air Canada, the Québec Court of Appeal imposed over ten million Canadian Dollars (CAD) in punitive damages for misleading 'drip pricing'. In Keung v. WestJet Airlines Ltd., the Civil Resolution Tribunal of British Columbia dismissed a delay-compensation claim, holding that parent companies are not automatically liable for subsidiaries. In Air Passenger Rights v. WestJet Airlines Ltd., the Supreme Court of British Columbia enjoined WestJet from posting fixed hotel and meal reimbursement limits. In WestJet v. Gauthier, the British Columbia Court of Appeal confirmed that passengers with disabilities may pursue provincial consumer law claims for extra-seat charges on international flights» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MILILLO, GIANDOMENICO, *Il vizio occulto di progettazione quale «circostanza eccezionale» ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004*, nota a C. giust. 13 giugno 2024, causa C-385/2023, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 125 - 142.

«La Corte di giustizia dell'Unione europea è nuovamente intervenuta in tema di "circostanze eccezionali" ai sensi dell'art. 5,3, del reg. (CE) n. 261/2004. In seguito a una duplice audizione in via pregiudiziale, la Corte lussemburghese è stata chiamata a verificare se un guasto tecnico derivante da un vizio occulto di progettazione rivelato dal costruttore possa integrare la nozione di "circostanza eccezionale" ex art. 5, §3, del reg. (CE) n. 261/2004 e, pertanto, liberare il vettore dall'obbligo di versamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del medesimo regolamento. I giudici unionali hanno poi approfondito il concetto di "tutte le misure del caso" ai sensi del considerando 14 e dell'art. 5 §3 del reg. (CE) n. 261/2004» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PAGALLO, UGO, *The New Laws of Outer Space Ethics, Legislation and Governance in the Age of Artificial Intelligence,* 1st *edition*, Hart Publishing, Oxford, 2024, 240, ISBN 978-1509976188, $ 108.00.

«*This book maps out the moral, legal and societal issues brought forth by the use of autonomous systems such as AI and smart robots in outer space. Humanity is on the brink of a new space era in which projects for permanent human colonies on the Moon and space missions with autonomous AI systems will soon become a reality. Principles and provisions of international space law fall increasingly short in tackling this scenario. Experts and institutions have recommended improvements to the legal framework, such as new international agreements, or policies that would not require any amendment to conventional law. Most of the time, such proposals and recommendations overlook the challenges posed by technology and how autonomous and intelligent systems in outer space require moral and legal standards of their own. This book argues that the traditional focus on satellite communications, space-related services, and the appropriability of celestial resources needs to be integrated by new laws of outer space regulating cybersecurity law and environmental law, data governance and consumer protection. The new laws of outer space will increasingly concern the development of new standards for the behaviour and decision-making of AI systems and smart robots, with and without humans aboard deep space missions and in next-generation colonies. What laws shall govern us out there, in a new terra incognita? This is the question that the book sets out to answer*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Pignatti, Matteo – Roasio, Giulia, *La nuova legge sullo spazio: un'analisi critica*, in *Istituzioni del federalismo*, 2025, 409 – 435.

«L'adozione di un quadro normativo nazionale per le attività spaziali è fondamentale per allineare l'Italia agli obblighi internazionali, promuovendo al contempo l'innovazione e gli investimenti privati nel settore. La nuova legge sulle attività spaziali disciplina la responsabilità civile degli operatori spaziali, riflettendo il regime internazionale che distingue tra danni atmosferici ed extra-atmosferici. In particolare, stabilisce una responsabilità oggettiva per i danni atmosferici, mentre per i danni extra-atmosferici deve essere provata la colpa dell'operatore. La legge prevede un sistema di risarcimento a doppio binario: da un lato, il danneggiato ha un diritto diretto nei confronti dell'operatore per i danni atmosferici; dall'altro, se l'Italia è ritenuta responsabile a livello internazionale per i danni extra-atmosferici causati da una colpa dell'operatore, lo Stato può rivalersi sul responsabile. Inoltre, la legge introduce un requisito assicurativo obbligatorio per gli operatori spaziali, al fine di garantire la copertura finanziaria per i danni a terzi e migliorare la sostenibilità economica delle missioni spaziali. Il presente documento esamina criticamente i punti di forza e di debolezza della proposta di legge, valutandone l'impatto sulla competitività del settore e proponendo miglioramenti per garantire un quadro normativo equo ed efficace» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Pozza, Maria A., *The Rise and Challenges of Commercial Human Space Travellers*, in *Air & Space Law* 2025, 619 - 628.

«*In this fiftieth anniversary edition of Air & Space Law celebrating the journal's legacy as an important contributor to the legal challenges and issues facing the space-faring community, one cannot help but marvel at the growing commercial utilization of space. As more commercial space actors join a renewed space race, we will inevitably see a surge in the development of important technological innovation. This article considers the international space law pertaining to commercial space travel and travellers with a focus on the obligation to rescue*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PREST, MARIA VITTORIA, *L'intelligenza artificiale e lo spazio tra sfide e opportunità giuridiche: sicurezza e sostenibilità delle attività spaziali*, in *Rivista OIDU – Ordine Internazionale e Diritti umani*, 2025, 685-692, *www.rivistaoidu.net*.

Scritto dedicato all'esame dei riflessi giuridici del ricorso all'intelligenza artificiale nell'esplorazione spaziale, nella prospettiva di sicurezza (sotto il profilo sia di *safety* sia di *security*).

PISKUNOVA, N. I., *Perevozka gruzov s ispol'zovaniem bespilotnych letatel'nych apparatov kak novyj vektor razvitija vozdušnogo transporta*, *Transportnoje pravo*, 2025, 1, 16 - 20.

«La digitalizzazione, che ha predeterminato l'implementazione attiva dell'intelligenza artificiale nelle relazioni pubbliche, non ha bypassato il sistema di trasporto nazionale, incluso quello aereo. Pertanto, l'avvento dei velivoli senza pilota, basati su tecnologie di pilotaggio remoto che automatizzano praticamente tutte le fasi del volo, sta inaugurando una nuova era nel trasporto aereo di merci. I velivoli senza pilota, originariamente progettati per scopi militari, possiedono un potenziale economico sottovalutato. Confrontando i velivoli senza pilota con quelli con pilota, i vantaggi dei primi diventano evidenti: un ciclo di produzione più economico necessario per la fabbricazione di un velivolo senza pilota; dimensioni ridotte, incluso il peso; minor consumo di carburante per il volo; requisiti di decollo e atterraggio notevolmente semplificati (inclusa una pista più corta, o addirittura la sua assenza), ecc. Pertanto, la penetrazione dell'intelligenza artificiale nel sistema di trasporto aereo consente di mitigare i limiti e le carenze tradizionalmente associati al trasporto merci con velivoli con equipaggio. Sembra esserci un'oggettiva necessità di creare un contesto normativo per l'integrazione dei velivoli senza pilota nello spazio aereo comune russo, il che richiede una discussione preliminare sui rischi e le restrizioni legali, nonché sugli strumenti di diritto pubblico e privato per la loro gestione». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

ROSSI, GIULIA, *Libertà di espressione e riservatezza dei dati sulla sicurezza aerea: un antico problema di bilanciamento tra libertà e sicurezza*, nota a C. giust. 18 gennaio 2024, causa C-451/22, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 107/124.

«*Con la pronuncia in epigrafe la Corte di Giustizia UE si è confrontata con la portata applicativa dell'art. 15 del reg. (UE) n. 376/2014 (di seguito per brevità anche "Regolamento eventi") e, in particolare, con la nozione di "Riservatezza delle* informazioni" nel settore dell'aviazione civile. Adita in via pregiudiziale, la Corte è stata chiamata a valutare se un gruppo editoriale possa, sulla base di una disciplina nazionale molto rigorosa in tema di divulgazione, ricevere informazioni da una banca dati che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento eventi, che riguardano la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, e in caso affermativo, in quale forma. Concretamente, il giudice del rinvio ha sollecitato la Corte ad esprimersi sulla questione se il divieto assoluto di divulgare tali informazioni, previsto nel diritto nazionale, possa considerarsi compatibile con l'art. 15 del regolamento eventi e, ancor più, con il diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'art. 11 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea nonché all'art. 10 CEDU» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SCOTT, BENJAMYN I., *How Many Legs on a Passenger: An Analysis of the Term «Passenger» under Regulation 261/2004*, in *Air & Space Law* 2025, 489 - 502.

«*Regulation (EC) No 261/2004 establishes the common rules on air passenger rights in cases of denied boarding, flight cancellations or long delays by setting out the legal requirements for care, assistance and compensation. While the Regulation has enhanced airline accountability and passenger protection, its brevity – only eighteen articles and twelve definitions – has left lacunae and produced ambiguities, resulting in a barrage of legal disputes. For example, over eighty cases have been adjudicated by the Court of Justice of the European Union (CJEU). Despite these rulings offering interpretive guidance, questions remain about the Regulation's scope and application. One question is prompted by the growing trend of passengers paying to travel with their animals inside the cabin. Analysing primary and secondary EU law, including relevant CJEU jurisprudence and industry practice, this paper will explore the different debates as to whether the term 'passenger', as used in the Regulation, includes animals travelling in the cabin. In doing so, the goal of the paper is to contribute to the legal discourse on evolving passenger rights due to changing consumer behaviour and airline practices, to see whether or to what degree animals and their owners can benefit from the care, assistance and compensation requirements found in the Regulation*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SMITH, LESLEY JANE, *Constitutionalisation of Space by the European Union: A Perspective*, in *Air & Space Law* 2025, 575 - 590.

«*This chapter reviews the position of the European Union as a supranational community of states that has crafted its competence to deliver Union-own space programmes, whilst respecting the domain of space as a preserve of its sovereign Member States in the field of*

international space law. In illustrating the EU's competence to regulate activities in the space sector, in parallel to its Member States, the paper reviews the steps by which the EU has contributed towards developments in space law, as it converges with separate, digital-market driven rules of data protection, open data and artificial intelligence. The value of legal provisions in setting out the best possible regulatory models, equally applicable to the Union, is that they serve legal certainty and in the context of space activities, sustainability of current and future operations» [*abstract* tratto dalla Rivista].

STOTT, MASON, *United Nations Space Treaties as Foundations for National Launch and Space Legislation: A Canadian Example*, in *Air & Space Law* 2025, 489 - 510.

«*The United Nations (UN) developed five multilateral space law treaties in the 1960s and 1970s as access to space, space exploration, and space exploitation were beginning to develo Now, fifty years later, the principles of these treaties still influence space activities for all states. The author of this article contends that the treaties can be used as a 'guide' and 'foundation' for developing domestic legislation. The treaties promulgate important principles for the exploration and use of outer space, which have likely attained the status of customary international law. Particularly for orbital rocketry, this is a developing type of activity for Canada, as no orbital launch has ever occurred from Canada, and presents a new opportunity to regulate and govern effectively. The treaties contain aspects for legislative drafters, policy analysts, and politicians to consider when developing domestic space governing legislative schemes. A Canadian approach could serve as a model for other nations considering developing national space legislation*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SU, JENNIFER, *Fake Parts, Real Threats: Combating the Infiltration of Counterfeit Parts in the Aviation Industry*, in *Journal of Air Law and Commerce* 90/2025, 297 – 326.

Il contributo affronta la tematica, sempre attuale, dei ricambi aeronautici contraffatti nel settore dell'aviazione. Con riferimento, nello specifico, al mercato statunitense, i ricambi contraffatti, falsi, fasulli, non approvati e sospettati di non essere approvati (*Suspected Unapproved Parts* - SUPs), sono tutti quei ricambi che non sono conformi agli standard e alle normative della *Federal Aviation Administration* (FAA). Data la scarsa disponibilità di informazioni pubbliche e la scarsa copertura mediatica della questione, l'intento che si prefigge l'A. è quello di richiamare maggiore attenzione sulla minaccia affatto reale rappresentata dai ricambi aeronautici contraffatti. Fin dagli albori dell'aviazione commerciale statunitense e dalla creazione delle normative che regolano la progettazione e i ricambi degli aeromobili, i ricambi contraffatti hanno afflitto l'industria aeronautica. Sebbene siano state intraprese varie azioni a livello federale per contrastare e cercare di minimizzare il problema, il pericolo di effettiva utilizzazione di ricambi contraffatti continua a infiltrarsi negli aerei su cui viaggiamo quotidianamente. Con la crescita della popolazione e l'aumen-

to dell'accessibilità dei viaggi aerei per il pubblico americano, la necessità di mantenere la sicurezza nel trasporto aereo statunitense si pone di tutta evidenza, di modo che il possibile utilizzo di ricambi contraffatti negli aeromobili costituisce una effettiva minaccia per i sistemi aeronautici, le strutture, il personale e, cosa più preoccupante, i passeggeri.

SUNDAHL, MARK J., *The Militarization of Outer Space: Putting the Genie Back in the Bottle*, in *Air & Space Law* 2025, 611 - 618.

«*At a time when the militarization of outer space is growing and some commentators argue that the time to prevent war in space has passed, the author argues that it is not too late to strengthen the limits on the military use of space. Instead, the author explains how the efforts of the international community to preserve the peaceful use of space is a long-term project that cannot be abandoned*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

VODOLASKOVA, KATERYNA-HOLOVKO, SVITLANA, *UAS: Legal Gaps and Regulatory Challenges in Airport Risk Prevention*, in *Air & Space Law* 2025, 443 - 464.

«*The increasing integration of Unmanned Aircraft Systems, drones, into European airspace presents complex legal and operational challenges for airport safety and security. This article examines the evolving regulatory landscape governing UAS operations within controlled aerodrome airspace through a layered analysis of European Union (EU) law, national legal frameworks, and relevant jurisprudence. While EU Regulations (EU) 2019/947 and (EU) 2021/664 have established foundational standards, the study argues that significant legal gaps and enforcement challenges persist, particularly concerning the specific responsibilities and liabilities of airport operators. Through comparative case studies of major European airports (Frankfurt/ Main, Gatwick, Warsaw, Madrid, and selected Ukrainian cases), the article highlights inconsistencies in national implementation, the fragmented interface between safety and security protocols, and the legal ambiguities surrounding counter-UAS (C-UAS) technologies. It further explores the role of non-binding soft law instruments in shaping operational best practices amidst these challenges. Ultimately, the research underscores the necessity of harmonizing hard and soft law instruments and formally integrating airport stakeholders into regulatory processes to ensure coherent, accountable, and resilient legal governance of UAS in the highly sensitive environment of airport operations*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

YUAN, ZE, *Implementation of the Default Remedy Mechanisms of the Cape Town Convention and Aircraft Protocol in China*, in *Air & Space Law* 2025, 465 - 484.

«*Currently in China, there is unpredictability as to whether creditors can promptly repossess aircraft in the event of debtor default in accordance with Article 13 of the Convention on International Interests in Mobile Equipment ('Cape Town Convention' or 'CTC'). There are also*

obstacles to creditors procuring aircraft deregistration through the irrevocable deregistration and export request authorization (IDERA) route of the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment (Aircraft Protocol). Recommendations: (1) formulate a judicial interpretation of Article 13 of CTC to clarify the difference between Article 13 as a special advance remedy and the interim relief remedies provided in Chinese domestic law; and (2) amend the procedural rules promulgated by the Civil Aviation Administration of China (CAAC) in relation to the IDERA. These practices will further promote the implementation of the CTC and the Aircraft Protocol and ensure that creditors can promptly repossess and deregister aircraft in the event of debtor default» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZHAO, YUN, *International Regulatory Regime for Mega-Constellations: A Path to Equitable Access to Outer Space*, in *Air & Space Law* 2025, 591 - 600.

«*The deployment of mega-constellations, as a significant advancement in space technology and commercialization in the twenty-first century, calls for a comprehensive regulatory framework. This article examines the existing legal and policy landscape, identifies regulatory gaps and puts forward suggestions on how to come up with a cohesive international regulatory regime for mega-constellations to ensure the long-term sustainability of space activities. Given the difficulty of achieving a binding legal regime, a pragmatic approach should be adopted at the current stage in enacting guiding principles or concrete guidelines for the responsible deployment and operation of mega-constellations in the interim, laying a solid practical foundation for a binding regime in the future*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZHENG, PAI, *Twenty Years of the Montreal Convention 1999 in China: An Observation on Exclusivity*, in *Air & Space Law* 2025, 431 - 444.

«*2025 marks the twentieth anniversary of the Montreal Convention 1999 (MC99) entering into force in China. This paper reviews the application of MC99 in Chinese courts with a particular focus on exclusivity, explaining the progress made and analysing typical unresolved issues*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

AMANTE, ENRICO, *L'atto amministrativo contrastante con il diritto europeo tra nullità, annullabilità e disapplicazione e altre questioni in materia di concessioni demaniali ad uso turistico ricreativo*, in *Urbanistica e appalti* 2025, 361 - 372.

«Lo scritto ripercorre i principali orientamenti della giurisprudenza in tema di vizi inficianti il provvedimento amministrativo contrastante con il diritto europeo e il relativo regime di invalidità, nonché sull'onere di disapplicazione delle disposizioni legislative statali approvate in violazione del diritto comunitario. Sono inoltre esaminati numerosi

istituti del diritto demaniale, con particolare riferimento alle concessioni ad uso turistico ricreativo, quali l'onere di indennizzo in favore del concessionario uscente, l'acquisizione gratuita allo Stato delle opere inamovibili presenti sul demanio al termine del rapporto, e il regime dei titoli precari» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Basso, Stefano, Kielland, Cristoforo, *Tonnage tax: modifiche al regime e proroga decennale*, in *Il Fisco* 2025, 608/613.

«In attuazione della Legge delega per la riforma fiscale, il D. lgs. n. 192/2024, con l'art. 19, è intervenuto sul regime fiscale agevolativo per le imprese marittime, c.d. tonnage tax, apportando talune modifiche, concordate con la Commissione UE, applicabili, per i soggetti solari, già dal periodo d'imposta 2024. Nel complesso appare come una riforma molto limitata della tonnage tax e, soprattutto, non sembra essere stata colta l'opportunità per una revisione più profonda e per un coordinamento con la disciplina del Registro Internazionale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Befani, Guido, *Usi pubblici del mare e territorializzazione marittima: prospettive geo-giuridiche della pianificazione energetica del mar Mediterraneo*, ne *Il diritto dell'economia*, 114/2024, 59 - 118, *www.ildirittodelleconomia.it*.

«Il possibile sfruttamento dell'energia rinnovabile del mare rappresenta una nuova prospettiva di utilizzo economico dello spazio marittimo che però, potendo spingersi anche ben oltre l'orizzonte giuridico delle acque territoriali, apre nuovi e interessanti quesiti di compatibilità con gli usi pubblici del mare e si inserisce nella problematica geo-politica della territorializzazione marittima che, riaffermando l'estensione delle prerogative sovrane degli Stati sul mare, inizia a sconfessare la statuizione dogmatico-giuridica dei mari quali res quae occupari non possunt. Per cantierare e localizzare gli insediamenti energetici offshore è così richiesta una vera e propria funzione di pianificazione energetica dello spazio marittimo, laddove la potenziale (e niente affatto scontata) sovrapposizione tra il piano nazionale del mare e i piani di gestione dello spazio marittimo, risolleva il problema pubblicistico generale di individuare la puntuale "dimensione pianificatoria", che impone di ricostruire una possibile zonizzazione marittima che tenga conto, nella destinazione d'uso spaziale, delle differenze economiche, giuridiche e geografiche tra acque territoriali, zona contigua e alto mare, e che, a fronte delle inevitabili "interazioni terra-mare", consente di ritrovare nell'ambito portuale uno degli elementi centrali di irradiazione giuridica della sovranità Statale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Bertuzzi, Stefano – Cottarelli, Gianluca – Cusumano, Céline – Biagi, Nicoletta, *Concessioni demaniali marittime*, II edizione, Maggioli editore, 2025, 280, ISBN 978-8891675590, € 27,00.

«L'intento di questa pubblicazione è quello di delineare, brevemente ed efficacemente, la disciplina dettata nell'ordinamento in tema di concessioni pubbliche e, in particolare di quelle marittime: - l'intervento della Direttiva Bolkestein 2006/123/CE sui meccanismi selettivi di affidamento per le attività limitate dalla scarsità di risorse naturali; - la loro applicazione al settore delle concessioni demaniali marittime; - la conseguente giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea; nonché alcuni profili comparatistici sul regime demaniale marittimo disciplinato in altri ordinamenti europei. Il volume si focalizza poi sulla recente riforma di cui al D.L. n. 131 del 16 settembre 2024 (c.d. decreto Salva-infrazioni) che ha introdotto "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano" (convertito in Legge n. 166 del 14 novembre 2024). L'ultima parte contiene un'utile Appendice normativa delle leggi regionali che disciplinano la materia delle concessioni demaniali. Nella sezione online saranno disponibili i futuri aggiornamenti normativi» [*abstract* tratto dal sito dell'Editore].

Camedda, Alessandra, *Responsabilità civile e assicurazione obbligatoria nella circolazione dei natanti (profili normativi e orientamenti giurisprudenziali)*, in *Res civ. prev*. 2025, 810 – 827.

«Il contributo esamina l'elaborazione giurisprudenziale in materia di responsabilità civile derivante dalla circolazione dei natanti, con particolare riferimento alla navigazione da diporto e alle attività ad essa assimilabili, come lo sci nautico e il traino di dispositivi galleggianti a fini ludici. Muovendo dal rinvio all'art. 2054 c.c. operato dall'art. 123 cod. ass. e dalla normativa di settore, si analizzano le principali questioni interpretative relative alla responsabilità del conducente e alla copertura assicurativa obbligatoria, mettendo in luce la stretta connessione tra obbligo risarcitorio e funzione sociale dell'assicurazione nella tutela dei terzi danneggiati» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Carrea, Simone, *Diritto del mare e identificazione della legge applicabile in materia di illeciti marittimi: spunti di riflessione a margine della recente crisi del Mar Rosso*, in *Dir. mar.* 2024, 357 - 477.

«La questione relativa all'identificazione della legge applicabile agli illeciti marittimi impegna da secoli la dottrina e la giurisprudenza, sia italiana che straniera. Per un verso, infatti, i rapporti che ineriscono alla navigazione presentano un intrinseco carattere di internazionalità. Per altro verso, la localizzazione delle fattispecie ambientate in ambito marittimo dà luogo a complessità che risultano inedite (o comunque meno avvertite) in contesti "terrestri". E ciò principalmente in considerazione del fatto che in mare esistono sia spazi che non sono soggetti alla sovranità di alcuno Stato, sia spazi che, per quanto soggetti all'esercizio di poteri e diritti sovrani da parte dello Stato costiero, non sono in

tutto e per tutto equiparabili al territorio di quest'ultimo. In tale prospettiva, il presente contributo si propone di indagare la rilevanza che le regole del diritto del mare hanno avuto nell'elaborazione e nell'applicazione delle norme di conflitto in tema di illeciti marittimi, onde verificare, in particolare, entro quali limiti i criteri di allocazione della sovranità impiegati dal diritto del mare siano suscettibili di orientare l'applicazione delle regole di diritto internazionale privato» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Carota, Lisia, *Negato imbarco comunicato anticipatamente e diritto alla compensazione ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 44/2025, 73 - 88.

«La Corte di giustizia dell'UE si pronuncia in primo luogo sulla portata applicativa dell'art. 4, par. 3, del reg. (CE) n. 261/2004 in combinato disposto con l'art. 2, lett. j, del medesimo regolamento: in particolare, adita in via pregiudiziale ai sensi dell'art. 267 TFUE, la Corte afferma che la nozione di "negato imbarco" includa un negato imbarco comunicato anticipatamente e che l'obbligo per il passeggero di presentarsi all'accettazione non si imponga anche nell'ipotesi di negato imbarco anticipatamente comunicato. La Corte di giustizia dell'UE esclude, inoltre, che la situazione in cui un passeggero sia stato informato, almeno due settimane prima dell'orario di partenza del volo previsto, del fatto che il vettore aereo operativo rifiuterà di trasportarlo, possa rientrare nella previsione dell'art. 5, par. 1, lettera c, i, del reg. (CE) n. 261/2004 che introduce un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Castelli, Andrea, *La Corte di Giustizia Ue si pronuncia sulle concessioni demaniali marittime*, in *Ambiente & sviluppo* 2025, 174 - 177.

«Con la sentenza del 11 luglio 2024 nella causa C-598/2022, la Corte di Giustizia Ue ha chiarito che l'art. 49 del TFUE deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una norma nazionale secondo la quale, alla scadenza di una concessione per l'occupazione del demanio pubblico e salva una diversa pattuizione nell'atto di concessione, il concessionario è tenuto a cedere, immediatamente, gratuitamente e senza indennizzo, le opere non amovibili da esso realizzate nell'area concessa, anche in caso di rinnovo della concessione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Cavalcanti de Mello Filho, Eduardo, *Revisiting the Grotian Law of the Sea: From Mare Liberum to the BBNJ Agreement*, in *Journal of Territorial and Maritime Studies (JTMS)*, 12/2025, 67 - 92.

«*Article Type: Research Paper. Purpose- This paper presents an alternative appreciation of the Grotian law of the sea, challenging the conventional association of his ideas solely*

with the "freedom of the seas". The conventional perspective hinges on Grotius' emphasis on long-term societal expediency as a pivotal factor in shaping the law of the sea, such as considering whether it is expedient for coastal states to exert jurisdiction over territorial waters. This reassessment aims to evaluate the compatibility of the contemporary law of the sea with the Grotian tradition. Design, Methodology, Approach- This paper relies on bibliographic sources, particularly primary ones, such as Grotius' original works. While predominantly rooted in legal dogmatics and theory, this methodology draws inspiration from contextualist historiography to enhance comprehension of Grotius' law of the sea. Findings- By disassociating him from the exclusive identification with the freedom of the seas, this alternative reading of Grotius suggests that the contemporary law of the sea, in pursuit of societal expediency and more democratically, aligns with Grotian principles as far as the current institutional and normative development of the international legal order permits. Practical Implications – Given Grotius' substantial influence on scholarly perceptions of the law of the sea, the proposed reassessment may impact how relevant epistemic communities conceptualize the contemporary law of the sea. It is suggested that the Grotian perspective elaborated here is the discipline's historical and ontological origin. Therefore, the pursuit of societal expediency has always been, and still is, an axiomatic element essential to the law of the sea praxis. Originality, Value- Recognizing the Grotian law of the sea's foundation in expediency is not a novel contribution. This paper distinguishes itself by detaching Grotius from the mainstream free seas thesis. The originality lies in asserting that despite increasing limitations on this freedom, or precisely because of them, the contemporary law of the sea remains inherently Grotian as it responds to a changing factual setting and is based on an institutionally and normatively evolved international legal order and arguably does this toward long-term societal expediency» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Comenale Pinto, Michele M., *Spunti in tema di responsabilità extracontrattuale e trasporto marittimo di merci*, in *Diritto@Storia,* 20/2023 (pubblicato nel 2024), *www.dirittoestoria.it*.

«Il contributo esamina il dibattito sulle azioni non contrattuali nell'ambito del diritto dei trasporti, con particolare attenzione al trasporto marittimo di merci, e alle previsioni normative e alle clausole contrattuali finalizzate ad evitare che, ricorrendo ad esse, possa eludersi la normativa applicabile in tema di esoneri e limitazioni quantitative e qualitative del risarcimento. Attraverso questa indagine si ha la conferma dell'osmosi fra regimi di diritto uniforme nel campo della navigazione e dei trasporti individuata dalla migliore dottrina giuridica specialistica» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Comenale Pinto, Michele – Pruneddu, Giovanni - Lamon, Marcella, *Swarm Drones in Multiple and Cooperative Configuration. Le sfide del volo autonomo,* in *Dir. mar.* 2024, 251 - 277.

«L'automazione e il progresso tecnologico conducono verso nuove frontiere della navigazione e dei trasporti. Accanto all'obbiettivo dell'integrazione dei sistemi aerei senza equipaggio (UAS), la prossima sfida è rappresentata da una condotta di volo in modalità completamente autonoma. Per abilitare il volo autonomo e l'esercizio di sciami di droni in configurazione multipla e cooperativa, è necessario colmare lacune di natura tecnica e giuridica. Tuttavia, una condotta di volo completamente avulsa dall'intervento dell'operatore umano porta ad un inevitabile ridimensionamento del ruolo del "pilot in command" ridotto a quello di mero supervisore» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Curti Gialdino, Carlo, *La residenza "galleggiante" dell'ambasciatore degli Stati Uniti in Italia*, in *Rivista OIDU – Ordine Internazionale e Diritti umani* 2025, 707-715, *www.rivistaoidu.net*.

«This paper examines the appointment of Tilmann Joseph Fertitta as US Ambassador to Italy in spring 2025, because this event has some notable and unprecedented aspects. Since 1933, in fact, US Ambassadors to Italy had always chosen Villa Taverna as residence. Ambassador Fertitta, instead, believing that Villa Taverna was in need of major restoration and conservation work, decided to use his own yacht, the Boardwalk, as his temporary residence in Italy. This is the first time that a vessel – specifically, a large yacht – has been used as a diplomatic residence, albeit temporarily» [abstract tratto dalla Rivista].

Derrington, Sarah C., *Has National Idiosyncrasy Trumped International Uniformity?*, in *Tul. Mar. L.J.*, 49, 2025, 187-209.

L'articolo esamina criticamente il crescente indebolimento dell'uniformità normativa nel diritto marittimo internazionale, con particolare attenzione alle discipline del trasporto di merci via mare e dei regimi di limitazione della responsabilità. Attraverso un'analisi storico-giuridica delle principali convenzioni internazionali – dalle Regole dell'Aia del 1924, alle successive modifiche di Visby, fino all'insuccesso delle Regole di Amburgo e di Rotterdam – l'A. evidenzia come le interpretazioni e le applicazioni divergenti da parte degli ordinamenti nazionali abbiano progressivamente compromesso l'obiettivo originario di armonizzazione. Utilizzando casi giurisprudenziali emblematici (quali *Poralu Marine v. MV Dijksgracht* e *Carmichael Rail Network v. BBC Chartering in Australia*), l'articolo illustra le problematiche derivanti dall'adozione di regimi ibridi e norme modificate a livello interno, che producono incertezza contrattuale e forum shopping. La seconda parte del contributo si concentra sulla Convenzione LLMC del 1976/1996, soffermandosi sulla complessità interpretativa dell'art. 4 in merito alla possibilità di superamento dei limiti di responsabilità. In tal senso, l'A. mette in luce l'eterogeneità dei criteri di attribuzione della responsabilità nelle diverse giurisdizioni, nonché le criticità emerse nel caso *Prestige*, che ha portato la Corte Suprema spagnola a disapplicare i limiti convenzionali in favore di

una responsabilità integrale del P&I Club coinvolto. L'articolo si conclude con l'analisi dei tentativi di ricomporre tale frammentazione attraverso strumenti di *soft law* (quali le risoluzioni interpretative dell'IMO) e modelli di reciprocità giudiziaria (come l'approccio della Corte Suprema cinese), ma conclude con un giudizio tendenzialmente pessimista circa le prospettive di un reale recupero dell'uniformità.

FANOTTO, LUCA, *Nel mare mosso delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative*, in *federalismi.it* 22/2025, 184 - 220, *www.federalismi.it*.

«Le concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative sono da anni al centro di una tensione tra tutela del legittimo affidamento e obblighi di concorrenza derivanti dal diritto unionale. L'evoluzione normativa e giurisprudenziale ha prodotto un quadro disomogeneo, segnato da prassi applicative divergenti e contenziosi stratificati. Dall'analisi delle fonti e dei principi consolidati emerge la possibilità di delineare uno statuto giuridico della concessione. Tale impianto ricostruttivo riflette coordinate già presenti nell'ordinamento. Esso può offrire una base coerente per la riforma della disciplina di settore» [*abstract* tratto dalla Rivista].

FIORIN, FRANCO – SEMERARO, GIUSEPPE (a cura di), *Consulenza nella nautica da diporto*, Egaf, Forlì, 2025, 656, ISBN: 978-88-352-1577-6, € 59,00.

«Il diporto nautico è stato oggetto, negli ultimi anni, di riordino e aggiornamento normativo, a partire dal 2005 con l'approvazione del nuovo CND (Codice della nautica da diporto), che ne ha distinto, per quanto utile e possibile, la disciplina da quella della navigazione mercantile. Ciò ne ha agevolato la diffusione in Italia, anche grazie alla semplificazione degli adempimenti tecnici e amministrativi per l'acquisto e l'uso delle unità di piccola dimensione e di bassa potenza. Negli anni successivi, la normativa ha continuato ad evolversi, con l'emanazione del regolamento di esecuzione nel 2008, ed è ancora oggetto di costante aggiornamento per adeguarsi alle modifiche della normativa UE e allo sviluppo del diporto nautico in tutte le sue filiere. Con l'istituzione del sistema telematico centrale delle unità da diporto, e con la diffusione degli sportelli telematici del diportista, attivabili presso gli studi di consulenza automobilistica e i raccomandatari marittimi, viene esteso alla nautica da diporto il campo di operatività di queste categorie professionali, agevolando il cittadino nell'espletamento delle relative formalità amministrative. Questa pubblicazione raccoglie le informazioni di maggiore interesse e utilità per lo svolgimento delle pratiche amministrative relative alla nautica da diporto. Per fruire di ulteriori e più ampi commenti sarà necessario abbonarsi alla banca dati ITER NAUTICA, che costituisce il naturale riferimento per i professionisti del settore, contenendo anche normativa e prassi aggiornata in tempo reale» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

FIRINCIOGULLARI, FERAY, *Maritime Insurance and the Law. Legal Action Against Protection and Indemnity Club*, Routledge, Abingdon, 2025, 198, ISBN 9781003628897, £131,25 (Hardback)/ £38,99 (eBook).

«*This book provides a comprehensive examination of direct-action rights within Protection and Indemnity (P&I) Clubs, a cornerstone of the maritime industry, providing robust insights into the interplay of legal frameworks and maritime insurance in an increasingly globalized industry. P&I Clubs provide shipowners with extensive liability coverage under rules largely governed by English law due to its global maritime influence. Through a comparative analysis of English and Turkish legal approaches, the book examines how these differing frameworks affect the development and functioning of P&I insurance. It highlights critical disparities in the legal treatment of direct action against P&I Clubs, shedding light on their implications for maritime insurance policy, practice, and industry growth. It also covers the unique principles that distinguish P&I Clubs from other types of liability insurance. Additionally, the book offers recommendations for harmonizing national legal systems with P&I Club rules, highlighting strategies to promote the growth and effectiveness of the maritime insurance sector. Drawing on extensive primary legal texts, case law, and comparative legal methodologies, the book suggests regulatory reforms for Türkiye and other jurisdictions worldwide. The book will be of interest to researchers in the field of maritime law, maritime insurance, and insurance law*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

GRIMA, ANTOINE, *Sea Level Change and Maritime Boundaries*, Routledge, Abingdon, 2025, 248, ISBN 9781032340791, £ 38,99 (Paperback)/£ 123,75 (Harback) / £ 38,99 (eBook).

«*Climate change is modifying, in varying measure, the coastal geography of States. The phenomenon is not temporary but is expected to carry on during the 21st century and beyond. A distinctive feature of modern international law is the concept of maritime zones. Each maritime area is subject to an intricate scheme of States' rights and obligations. Coastal geography is a fundamental component of a long-standing method, developed and agreed upon between States, to establish the outward limits of these areas. A feature of this method is the baseline. In international law it is the only reference line from where the outward limits of maritime zones are measured. There are clear rules on how this is established along a coast. There is a concern amongst a number of States that rising sea water levels as a result of climate change may compel them to shift their baselines inward thus affecting the outward limits of their maritime zones. It is clear that the stability of maritime boundaries is put into question and this may bring about serious political, legal and economic repercussions. This concern may also affect the outcome of dispute settlement procedures before a competent international court or tribunal the purpose of which is to resolve overlapping maritime claims. Key questions emerge. What is the role played by coastal geography in the legal regime determining the outward limits of maritime zones? What are the consequences of changes to coa-*

stal geography? To what extent are dispute settlement procedures before a Court or Tribunal immune from this concern? Is international law able to address this? If so, in what way and what are its limits? What can be done to resolve this?» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

KIMBELL, JOHN – TETTENBORN, ANDREW, *Marsden and Gault on Collisions at Sea*, Sweet & Maxwell, London, 2025, 1128, ISBN 9780414130999, £360.00 (Hardbook/eBook) / £468.00 (Book & eBook).

«*Marsden and Gault forms part of the highly respected British Shipping Law Series. It serves as an in-depth guide to the specialist and self-contained area of Collision and Loss in maritime law examining recent cases and convention developments. The commentary proceeds seamlessly from navigational fault and the interpretation of the Collision Regulations, towards special liability regimes and pollution*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

IACOVELLI, DANILA - ALIBERTI, FRANCESCO, *Fonti alternative di approvvigionamento idrico: la desalinizzazione. La legge «SalvaMare» e il passo indietro del decreto «Siccità». Innovazioni sostenibili*, ne *Il diritto dell'economia*, 115/2024, 113 - 135, *www.ildirittodelleconomia.it*.

«L'acqua è un bene essenziale per la vita e un diritto umano fondamentale. La siccità e il riscaldamento globale colpiscono con crescente intensità aree geografiche sempre più vaste. La "desalinizzazione" (di seguito anche "dissalazione") contribuisce ad incrementare le forniture idriche, ma genera impatti significativi sull'ecosistema e ripercussioni sulla salute. L'art. 12 del d.l. n. 60 del 2022 – legge "SalvaMare" –, colmando un'autentica lacuna legislativa in materia, ha sottoposto la realizzazione di tali impianti alla procedura di valutazione di impatto ambientale, segnando un passo avanti nella tutela dell'ambiente, seguito a breve distanza di tempo da un arretramento normativo. Il d.l. n. 39 del 2023, convertito in l. n. 68 del 2023, – decreto "Siccità", – ha sensibilmente ridimensionato la portata dell'art. 12, assoggettando a verifica di assoggettabilità a V.I.A. solo gli impianti di desalinizzazione con capacità pari o superiore a 200 l/s, lasciando fuori impianti di rilevanti dimensioni, suscettibili di incidere sensibilmente sull'ambiente. Un'alternativa innovativa più sostenibile rispetto agli impianti a terra è rappresentata dalla dissalazione mobile» [*abstract* tratto dalla Rivista]

IVALDI, PAOLA, *Il lavoratore marittimo e i fori speciali protettivi nel "sistema Bruxelles,* in *Dir. mar.* 2024, 815 - 844.

«Il contributo si sofferma su alcune delle questioni più delicate connesse all'applicazione nel settore marittimo del sotto-sistema di regole uniformi, speciali ed "esaustive" in tema di competenza giurisdizionale previste dal Reg. UE n. 1215/2012 in materia di

rapporti di lavoro subordinato, con specifica attenzione alle ipotesi nelle quali (i) è convenuta in giudizio la parte datoriale, la quale, altresì, (ii) risulta domiciliata in ambito extra-UE. In tale prospettiva si ha così riguardo, innanzi tutto, all'espansione dell'ambito di applicazione soggettivo del Reg., sia in virtù delle modifiche adottate in ambito UE, sia in base alle scelte unilaterali operate dalla legge n. 218/95 (recante riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato), per concentrarsi poi sui limiti all'opponibilità al lavoratore marittimo delle clausole designative del foro competente e, infine, sulle peculiarità (e difficoltà) correlate all'impiego del criterio fondato sul luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa in riferimento ai rapporti connessi alla navigazione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Insolia, Andrea, *Energie rinnovabili offshore e integrazione sistemica tra diritto internazionale del mare, dell'ambiente e degli investimenti,* in *federalismi.it*, 30/2025, 160 - 202, *www.federalismi.it*.

«Il presente studio analizza il regime giuridico relativo allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore, con particolare attenzione all'energia eolica, nel contesto degli obblighi internazionali di protezione ambientale. Esamina l'interazione tra diritto del mare, diritto dell'ambiente e diritto degli investimenti, evidenziando le criticità normative e nella prassi arbitrale. Alla luce dei recenti sviluppi, si sottolinea la necessità di un coordinamento efficace tra regimi giuridici per favorire una transizione energetica sostenibile, evitando fenomeni di*"regulatory"e"investment chill"*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Ivaldi, Paola*, La parte debole nei rapporti di lavoro marittimo e il Regolamento Roma I: una protezione (ancora) incompiuta,* in *Dir. mar.* 2024, 278 – 301.

L'articolo evidenzia l'esigenza di una revisione delle soluzioni codificate dalla norma di conflitto prevista dal c.d. Reg. Roma I in tema di rapporti di lavoro (regolamento (CE) n. 593/2008), che offra al lavoratore, parte debole del contratto, una maggior protezione.

La Torre, Umberto*, L'assistenza al traffico marittimo e il VTS*, in *Dir. mar.* 2025, 7 - 27.

«L'Autorità marittima vigila sugli spazi marittimi. I poteri dell'Autorità marittima comprendono il controllo e la regolamentazione del traffico marittimo nelle zone marittime in cui lo Stato esercita la sua inalienabile sovranità. E lo Stato che dispone di apparati, anche tecnici, per monitorare, su vasta scala, i transiti nei tratti di mare e nelle acque interessate, e di personale specializzato, selezionato, istruito e professionalmente formato per vigilare su tali transiti. I centri VTS costituiscono un elemento organizzativo degli uffici periferici della Capitaneria di porto, la cui attività attua il potere di polizia della navigazione ai sensi dell'articolo 81 del codice della navigazione. Tra le grandi novi-

tà introdotte dal progresso tecnologico, il VTS e la forma più avanzata dell'assistenza al traffico marittimo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MAGI, LAURA, *La portata dell'obbligo di soccorso in mare ai sensi della Convenzione SAR: le sezioni unite sul caso "Diciotti" [Immigrazione e asilo]*, in *Diritti umani e diritto internazionale* 2025, 525 - 531.

L'ordinanza n. 5992 del 7 marzo 2025 della Corte di Cassazione italiana ha dichiarato che le autorità italiane hanno violato l'articolo 5 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo e l'articolo 13 della Costituzione italiana, negando per diversi giorni l'autorizzazione a sbarcare nel territorio italiano le persone soccorse nella zona di ricerca e soccorso maltese dalla Guardia Costiera italiana. La Corte di Cassazione ha chiarito che l'obbligo dello Stato responsabile dell'area SAR di prestare assistenza a chi si trova in pericolo di vita in mare non esclude che altri Stati parti delle convenzioni SAR siano tenuti ad intervenire nel caso in cui lo Stato principalmente responsabile non adempia ai propri obblighi. Inoltre, la Corte di Cassazione ha respinto l'interpretazione dell'obbligo di prestare assistenza come un obbligo che garantirebbe alle autorità incaricate di effettuare il soccorso un margine di discrezionalità nel determinare il momento in cui assegnare il POS. Secondo la Corte Suprema, la Convenzione SAR impone allo Stato l'obbligo di garantire un POS nel più breve tempo possibile.

MAGNOSI, SILVIO, *Shipping e nuove forme di energia: brevi considerazioni su alcune recenti iniziative dell'Unione Europea*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, XXIII/2025, 339 – 353.

«In questi anni, la legislazione dell'Unione europea ha tentato di attuare la c.d. green policy, soprattutto nel settore dei trasporti. Questo lavoro analizza le ultime iniziative più rilevanti in ambito marittimo. Viene esaminato il contenuto dei regolamenti sull'uso dei combustibili alternativi e sull'adeguamento delle infrastrutture portuali. Vengono altresì evidenziati i meritevoli obiettivi del legislatore, senza tralasciare le lacune e le criticità» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MARINO, ADELE, *Il pilotaggio come sistema di gestione del rischio*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 105 - 131.

«Dopo l'incidente del Piper Alpha, piattaforma offshore esplosa nel Mare del Nord il 6 luglio 1988, l'IMO ha elaborato il Formal Safety Assessment (FSA) una metodologia con l'obiettivo di diminuire ogni rischio quando praticabile e nel gestirne quelli che non possono essere eliminati tramite elaborazione di misure di mitigazione. I sistemi di mitigazione possono essere interni o esterni alla nave. L'attività del pilota in una moderna prospettiva di risk management può essere considerata una componente esterna ed attiva

alla nave di mitigazione del rischio. L'articolo esamina il pilotaggio e le normative internazionale adottate dall'IMO per la formazione dei piloti evidenziando il suo ruolo di anello di congiunzione tra bordo e terraferma» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL, *La responsabilidad del porteador marítimo de mercancías por retraso, con ocasión del centenario de las Reglas de La Haya*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 53 - 79.

«*En el presente trabajo expondremos el tratamiento del retraso en los Convenios internacionales sobre transporte (terrestre, aéreo y marítimo) de mercancías y en diversas normativas internas reguladoras del transporte marítimo de mercancías, a fin de poner de manifiesto las dudas interpretativas que se plantean en torno a la exigencia de responsabilidad por retraso al porteador, en particular, al amparo de las Reglas de La Haya-Visby, y cómo deberían superarse tales dudas en el sentido de admitir la imposición de la responsabilidad por retraso también cuando resulten aplicables tales Reglas. El estudio se realiza con ocasión de la reciente celebración del centenario de las Reglas de La Haya» [abstract* tratto dalla Rivista].

MELNYK, OLEKSIY – DROZDOV, OLEKSANDR – KUZNICHENKO, SERHII, *Cybersecurity in Maritime Transport: An International Perspective on Regulatory Frameworks and Countermeasures*, in *Lex Portus* 11/2025, 7-19.

«*This article combines legal, technical, and organizational aspects to propose a comprehensive approch to addressing cybersecurity of maritime transport. The article highlights key gaps in the international legal framework and suggests a unified legal framework to regulate these cyber threats from a maritime transportation perspective. The article focuses on technical solutions but is supported by professional training in a virtual environment. The main innovation of this article is the interdisciplinary approach, combining technological advances with social research and legal analysis. Among other proposals, developing an international maritime cybersecurity convention, a standard global incident registry and a transnational data sharing system are proposed. Such a systematic framework would have serious potential to address critical safety issues and improve the safety of the global shipping industry*» [abstract tratto dalla Rivista].

MOLINARO, FRANCESCO, *Il caso «Diciotti»: la responsabilità dello Stato italiano per il diniego di autorizzazione allo sbarco dei migranti*, in *La Nuova Giurisprudenza Civile Commentata* 2025, 601 - 617.

«Le Sezioni Unite, nell'ordinanza n. 5992 del 2025, si sono pronunciate sul noto caso «Diciotti» avente ad oggetto la richiesta risarcitoria avanzata da alcuni migranti per essere stati costretti a rimanere bordo della nave dal 16 al 25 agosto 2018 a seguito

del provvedimento delle autorità nazionali italiane che, dapprima, hanno negato il consenso all'attracco della nave in un porto italiano e, una volta individuato il porto in cui far attraccare la nave, non hanno autorizzato lo sbarco dei migranti. Il caso sottoposto all'attenzione delle Sezioni Unite ha offerto non solo l'occasione per esaminare la natura dell'atto politico e gli elementi distintivi rispetto all'atto amministrativo ma soprattutto alcuni aspetti della responsabilità civile, come la colpa della pubblica amministrazione e la prova del danno ingiusto, più rilevanti per il civilista» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Mozzaglia, Mattia Lorenzo, *Il concetto di common concern of humankind nella recente giurisprudenza internazionale*, in *Rivista di diritto internazionale*, 2025, 175 - 183.

«In assenza di istituzioni efficaci che garantiscano la protezione dei beni pubblici globali, la protezione del clima rappresenta una sfida complessa per il diritto internazionale. In questo contesto, il concetto di common concern of humankind (CCH) sta emergendo come strumento chiave nelle decisioni dei tribunali internazionali. La Corte europea dei diritti dell'uomo e il Tribunale internazionale per il diritto del mare sembrano ricorrere al CCH come presunzione di fatto in materia di cambiamento climatico. Climate protection represents a complex challenge for international law in the absence of effective institutions to ensure the protection of global public goods. In this context, the concept of the Common Concern of Humankind (CCH) is emerging as a key tool in the decisions of international courts. The European Court of Human Rights and the International Tribunal for the Law of the Sea appear to use CCH as presumption of fact concerning climate change» [*abstract* tratto dal sito dell'Editore].

Kilosova, O. S., - Mordvinova T., *Voprosy primenenija vr - technologij pri podgotovke personala v obespečenii portovych biznes – processov*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 2 (31), 18-21.

«Solo pochi decenni fa, la formazione del personale consisteva in lezioni standard che utilizzavano semplici simulatori e tecnologie informatiche. Negli ultimi anni, la realtà virtuale (VR) è rapidamente entrata nelle nostre vite e ha permeato lo spazio informativo. Questo articolo, basato su una revisione di diverse fonti, presenta aspetti specifici dell'applicazione degli strumenti tecnologici VR nel lavoro con il personale coinvolto nel supporto ai processi aziendali portuali». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Palavera, Rosa, Deep waters: prolegomena *di un sistema penale del mare*, *Archivio penale* 2024, n. 3, 1 - 50

«Il contributo muove dallo studio del nomos del mare, per analizzare le caratteristiche del diritto penale nei "territori complessi", ossia nei quali si riscontrano sia vuoti di giurisdizione sia giurisdizioni che si sovrappongono. A fronte dei numerosi ambiti

di rilevanza penalistica che lo riguardano, spesso di tragica attualità, è messa in luce la potenzialità nomica del mare, la ricchezza delle sue interazioni ecosistemiche, la sua dimensione antropica intergenerazionale e il ruolo di via di incontro tra culture che ha esercitato nella storia. È posto, quindi, l'interrogativo circa l'esistenza di sistemi penali "territoriali in senso forte", del cui processo di normogenesi il territorio costituisca un fattore significativo, unitivo ed eventualmente prevalente rispetto agli ordinamenti che su quello stesso territorio esercitano, in via competitiva, la loro sovranità. Preso atto dell'inadeguatezza dell'approccio tassonomico che il diritto penale attualmente riserva agli spazi marini, infine, è auspicata l'elaborazione di strategie di politica criminale unitarie, condivise ed inclusive, anche laddove queste comportino la rinuncia alle forme di *enforcement* tradizionali, espressive del dominio del diritto sui luoghi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Papanicolopulu, Irini – Mandrioli, Daniele, *Combating Transnational Crime at Sea: The Unfinished Integration Between UNTOC and UNCLOS,* in *La comunità internazionale*, 2025, 5 - 30

Il contributo esamina sistematicamente il rapporto giuridico intercorrente tra la Convenzione delle Nazioni Unite contro la Criminalità Organizzata Transnazionale (UNTOC) e la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS), con particolare riferimento ai temi della sicurezza e della protezione marittima internazionale. Lo studio si propone di stabilire in quale misura tali regimi convenzionali interagiscano e si completino vicendevolmente. Dopo aver passato in rassegna i principi e gli obiettivi di ciascuna convenzione, la discussione si concentra sull'interazione tra specifiche disposizioni dell'UNTOC e dell'UNCLOS, valutandone la rispettiva compatibilità e interoperatività, nonché le sinergie proficue, le lacune e i possibili punti di conflitto. Il contributo si conclude con alcune riflessioni sul futuro della lotta alla criminalità organizzata transnazionale in mare, osservato attraverso la lente dell'interazione tra i regimi UNTOC e UNCLOS.

Patroni Griffi, Ugo, *Navigando verso il futuro: la nuova era della pianificazione portuale, in Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, XXIII/2025, 579 - 625, *www.giureta.unipa.it*.

«L'articolo esplora l'evoluzione della pianificazione portuale in Italia, partendo dalle origini storiche fino alle riforme più recenti. La pianificazione dei porti ha subito significativi cambiamenti, passando da un approccio ingegneristico e accentrato a un modello multilivello e coordinato con la pianificazione urbanistica. La riforma del 2021 ha introdotto una semplificazione procedurale e una centralizzazione delle competenze, con l'obiettivo di accelerare l'approvazione dei piani e garantire una visione strategica unitaria. Il documento analizza anche le varianti e gli adeguamenti tecnico-funzionali, nonché

l'impatto delle Zone Economiche Speciali (ZES) sulla pianificazione portuale. Infine, vengono discusse le criticità e le prospettive future, evidenziando la necessità di un equilibrio tra esigenze nazionali e locali, tra pianificazione e mercato, e tra tutela ambientale e sviluppo economico» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PEIROLO, MARCO, *Utilizzo dell'imbarcazione all'interno e all'esterno del territorio UE e mezzi di prova*, in *Pratica fiscale e professionale* 32-33/2025, 23-27.

«L'Agenzia delle Entrate, con la risposta all'interpello n. 159 del 18 giugno 2025, nel fornire chiarimenti sulla territorialità IVA dei servizi di locazione, leasing, noleggio e simili, non a "breve termine", di imbarcazioni da diporto messe a disposizione in Italia, ha precisato le modalità di calcolo del periodo di navigazione nelle acque territoriali UE» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PEJOVIĆ, ČASLAV, *International Maritime Law and Practice. Comparative Law in Context*, 2025, Routledge, Abingdon, 2025, 658, *ISBN* 9781032446745, € 180,00 (Hardback)/ € 180,00 (eBook).

«This book provides a different perspective on the ever-popular topic of maritime law, emphasising historical and comparative aspects. It provides the reader with a broader view of how maritime law has developed throughout history and operates within various legal systems. Each chapter starts with historical development, meticulously explaining the development of various maritime law concepts to enable a higher level of understanding in the contemporary context. The text adopts a comprehensive comparative approach that has two segments. One segment is related to the coverage of several major maritime jurisdictions. Focusing mainly on English law, it also provides selected legislation and essential case law information from several other jurisdictions (US, France, Germany, Italy, Japan, China, etc), many of which are not easily accessible in English. The other relates to the comparison between common law and civil law on a general level. This book will be of significant interest to lawyers working in shipping companies, law firms specializing in shipping, international organizations related to shipping and maritime law, and international traders. It also provides invaluable aid to shipmasters and ship officers, empowering them with the knowledge to effectively deal with various maritime law issues in their professional activities. The book's content will be of direct relevance to maritime law scholars and students, enhancing their understanding of this complex field» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

PELLEGRINO, FRANCESCA, *State Obligations under UNCLOS in Relation to Climate Change and its Devastating Effects on the Sea*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, XXIII/*2025*, 95 – 128.

Lo scritto esamina il Parere consultivo n. 31 del 21 maggio 2024, reso dal Tribunale internazionale del diritto del mare (ITLOS, *International Tribunal for the Law of the Sea*), su richiesta della Commissione dei piccoli Stati insulari in materia di cambiamento climatico e diritto internazionale (COSIS, *Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*), mettendone in luce gli aspetti di maggior rilevanza: i profili giurisdizionali; la definizione di inquinamento marino (*marine pollution*) ai sensi dell'art. 194 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS); la portata dell'obbligo, gravante in capo agli Stati contraenti, di adottare le necessarie misure per proteggere l'ambiente marino dagli impatti del cambiamento climatico e dall'acidificazione degli oceani, esercitando la "dovuta diligenza" (*due diligence*); l'espressa qualificazione del cambiamento climatico come «interesse comune per il genere umano» (*common concern of human kind*). Si tratta, in particolare, della prima decisione assunta da un tribunale internazionale in materia di cambiamento climatico, destinata a fungere da apripista ai pareri consultivi attesi dalla Corte internazionale di giustizia (ICJ, *International Court of Justice*) e dalla Corte interamericana dei diritti umani (*Inter-American Court of Human Rights*).

Queirolo, Ilaria – Dominelli, Stefano, *Autonomia privata e Regolamento Bruxelles I bis: un costante, ma claudicante, potenziamento,* in *Dir. mar.* 2024, 789 – 814.

«Attraverso lo studio di alcune recenti decisioni rese da giudici degli Stati membri (BGH V ZR 112/22) e dalla Corte di giustizia dell'Unione europea (Inkreal, Causa C-566/22; Maersk, Causa C-345/22 e Gjensidige, Causa C-90/22), il presente contributo vuole soffermarsi sulla tutela e la promozione dell'autonomia privata nella scelta del giudice competente, evidenziando quelli che sono i limiti della disciplina corrente in cui continuano a mancare strumenti e meccanismi di tutela delle clausole di proroga della giurisdizione laddove questi siano violati nella prassi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Raiola, Aniello, *Manuale di diritto della navigazione da diporto. Il regime giuridico delle unità da diporto e la disciplina dei pubblici registri navali*, Terza edizione, Pacini Giuridica, Pisa, 2025, 432, ISBN 978-8833798660, € 42,00.

«La produzione normativa in materia di nautica da diporto continua ad essere cospicua, rapida e senza sosta, sintomo evidente dell'estrema vitalità del comparto. Anche per questo il Manuale pubblicato nel 2019 necessita della presente riedizione. L'opera analizza con rigore scientifico il regime amministrativo delle navi, il complesso sistema della pubblicità navale e l'intera disciplina speciale della navigazione da diporto nei suoi vari profili. Preceduto dalla presentazione del Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT dott. Enrico Pujia e dalla prefazione delle Professoresse R. Tranquilli-Leali e A. Xerri Salamone, il Manuale è stato aggiornato alla luce dell'attuazione del sistema

telematico del diporto (d.R. 152/2018), del correttivo della riforma del codice della nautica (d.lgs. 160/2020), della nuova disciplina delle patenti nautiche (d.m. 323/2021), delle novelle legislative contenute nella legge sul made in Italy (l. 206/2023), della revisione dei titoli professionali del diporto (d.m. 227/2023) e della recente riforma del regolamento di attuazione del codice della nautica (d.m. 133/2024)» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Ricciardo Calderaro, Michele, *Concessioni demaniali marittime e diritto europeo della concorrenza*, nota a TAR Campania 14 gennaio 2025, n.365 e Cons. Stato 26 febbraio 2025 n. 1688, in *Giurisprudenza italiana* 2025, 1366/1372.

«La sentenza del Consiglio di Stato annotata conferma l'incompatibilità della proroga automatica delle concessioni demaniali marittime con il diritto dell'Unione Europea, ribadendo l'applicabilità diretta dell'art. 12 della Direttiva Bolkestein. La Corte di Giustizia UE e la Corte Costituzionale hanno già chiarito che il rinnovo automatico delle concessioni è contrario ai principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza. Di conseguenza, le amministrazioni ed il giudice amministrativo devono disapplicare la normativa nazionale contrastante e consentire l'avvio di procedure competitive. La seconda pronunzia annotata, ovvero quella del T.A.R. Campania, rafforza tale orientamento, sottolineando l'obbligo di disapplicazione anche della proroga prevista sino al 30 dicembre 2027 dall'art. 3, L. n. 118/2022 come modificato dal D.L. n. 131/2024» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Rodriguez Mazza, Ophelia, *Anchoring justice: examining the regulatory void for seafarer rights through open registries*, in *Tul. Mar. L.J.*, 49/2025, 295-322.

Il contributo esamina le tensioni normative e sistemiche tra la tutela dei marittimi prevista dalla *Maritime Labour Convention* (MLC) e l'imperatività dell'arbitrato imposta dal *Federal Arbitration Act* (FAA) nell'ordinamento statunitense. In particolare, l'A. analizza le clausole compromissorie inserite nei contratti di lavoro marittimo, evidenziando come queste possano compromettere l'effettività dei diritti sostanziali e processuali garantiti ai lavoratori del mare, specialmente nel contesto di impiego internazionale su navi battenti bandiera di convenienza. Attraverso un'approfondita disamina giurisprudenziale e normativa, l'articolo argomenta che l'applicazione rigida del FAA rischia di svuotare di contenuto le garanzie minime offerte dalla MLC, configurando un potenziale conflitto tra obblighi internazionali e principi del diritto federale statunitense. L'A. propone un'interpretazione volta a conciliare la vocazione protettiva della MLC con l'orientamento favorevole all'arbitrato che caratterizza il diritto statunitense, auspicando un'evoluzione normativa – ovvero un intervento giurisprudenziale – che impedisca un uso distorto dell'arbitrato quale strumento di aggiramento delle garanzie inderogabili riconosciute ai marittimi.

ROMAGNOLI, ALESSANDRA, *Pianificazione delle aree portuali e raccordo con gli strumenti urbanistici: tra esigenze di sviluppo del territorio e tutela degli interessi pubblici alla luce dell'esperienza della programmazione delle infrastrutture aeroportuali*, in *Dir. mar.* 2025, 178 – 214.

«Il contributo intende esaminare lo strumento del piano regolatore portuale (PRP), con specifico riguardo ai profili di interferenza tra le funzioni di indirizzo e di programmazione dei porti assegnate alle Autorità di sistema portuale (AdSP) e le potestà riconosciute agli enti territoriali in materia di governo del territorio. Dopo una premessa ricostruttiva del quadro normativo previgente, l'analisi si sofferma sugli elementi di novità introdotti dalla legge n. 84/1994, la quale ha delineato un nuovo assetto di competenze, incentrato su meccanismi di coordinamento tra pianificazione portuale e disciplina urbanistica. Lo studio è poi rivolto alle modifiche apportate ad opera del d.l. n. 121/2021. Tale intervento di riforma normativa, con specifico riferimento alle aree portuali e retroportuali, ha determinato una significativa contrazione del ruolo degli enti locali, configurando il PRP come atto settoriale sovraordinato rispetto agli strumenti urbanistici di livello comunale. A supporto di tale ricostruzione, in particolare, è fatto oggetto di analisi l'indirizzo interpretativo prefigurato dal T.A.R. Veneto nella sentenza del 30 dicembre 2024. Detta pronuncia conferma la volontà di considerare il PRP quale unico strumento legittimato a disciplinare l'uso e lo sviluppo dell'ambito portuale e delle relative zone retroportuali, in quanto preordinato alla tutela di esigenze della collettività ed al perseguimento di finalità strategiche nazionali. In tali termini (e in sintonia con il dato normativo in vigore), alle AdSP è dunque riservata, in via esclusiva, la titolarità delle funzioni pianificatorie nel relativo perimetro di competenza. Vengono, infine, evidenziati i profili di analogia con la programmazione delle infrastrutture aeroportuali, ove, secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale, le determinazioni assunte dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) assumono una valenza prevalente rispetto alle scelte urbanistiche locali. Ciò riflette una tendenza comune nei settori infrastrutturali strategici considerati, all'interno dei quali le esigenze di tutela dell'interesse pubblico primario giustificano un assetto tendenzialmente centralizzato, ispirato alla logica della preminenza delle istanze di efficienza operativa e sicurezza delle attività di trasporto su quelle di pianificazione urbanistica» [*abstract* tratto dalla Rivista].

RUBAN A. D., *Pravovoe obespečenie bezopasnosti èkspluatacii vnutrennego vodnogo transporta v RF*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 1 (30), 12-15.

«Nel contesto dell'attuale politica sanzionatoria rivolta alla Russia dai Paesi occidentali, la popolarità del trasporto per vie navigabili interne è in prevedibile aumento, il che inevitabilmente influisce sulla promozione della ricerca, sia giuridica che di altro tipo, sulla sicurezza del trasporto merci per vie navigabili interne. A sua volta, è necessario

sviluppare un sistema per garantire la sicurezza della navigazione interna, sia a livello nazionale che internazionale, non minore di quello finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione marittima. In questo articolo, l'autore analizza il quadro giuridico della sicurezza del trasporto per vie navigabili interne nella Federazione Russa e presenta proposte legislative specifiche per la modernizzazione di tale sistema» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

SAMOYLOVA N.M., *Ponjatie morechodnogo sostojanija sudna v rossijskom morskom prave*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 1(30), 15-19.

«Questo articolo esamina il concetto di navigabilità di una nave nei contratti di trasporto marittimo e nei contratti di assicurazione marittima nel diritto marittimo russo. L'autore analizza i criteri chiave per determinare l'innavigabilità di una nave, nonché il concetto di due diligence dell'armatore nel rendere la nave in condizioni di navigabilità. L'articolo fornisce esempi di giurisprudenza riguardanti i motivi e le conseguenze della dichiarazione di inidoneità alla navigazione di una nave». [abstract tratto dal sito dell'editore].

SAVENKO N. A, *Problema i perspektivy razvitija morskogo porta Sankt-peterburga*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 2 (31), 8-10.

«Questo articolo fornisce un'analisi giuridica completa dello stato attuale e delle prospettive di sviluppo del Grande Porto di San Pietroburgo, un elemento chiave dell'infrastruttura di trasporto russa. Lo studio esamina le questioni normative che incidono sulle operazioni portuali, tra cui i rapporti territoriali, il clima degli investimenti, i meccanismi di partenariato pubblico-privato (PPP) e la regolamentazione ambientale. L'autore descrive le attuali sfide legate all'impatto delle sanzioni internazionali, al calo del traffico merci, alla congestione delle infrastrutture e alla necessità di una trasformazione digitale dei processi logistici. Particolare attenzione viene dedicata al miglioramento della legislazione: vengono proposte iniziative legali per modificare il Codice Territoriale della Federazione Russa, la Legge Federale "Sui Porti Marittimi", nonché le normative che disciplinano i contratti di concessione e le attività di investimento. Vengono inoltre presi in considerazione gli aspetti internazionali e le opportunità di espansione delle relazioni economiche estere attraverso destinazioni asiatiche e meridionali». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

SEMENOVA E. G., *Sravnitel'no-pravovoj analiz zakonodatel'stva RF i Avstralii v oblasti obespečenija bezopasnosti morskich portov*, in *Okeanskij menedžment* 2025, n. 1 (30), 19-22.

«La sicurezza portuale è solo una componente della sicurezza marittima complessiva, ma svolge un ruolo fondamentale nel sistema di sicurezza marittima. In questo articolo, l'autore presenta i risultati di uno studio sui quadri normativi in Russia e Australia per la sicurezza portuale. La conclusione presenta i risultati basati sull'analisi». [abstract tratto dal sito dell'editore].

SEVERONI, CECILIA, *Automazione e responsabilità nella navigazione marittima*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, XXIII/2025, 387 - 426.

Il contributo mette in luce la trasformazione significativa che il trasporto marittimo potrebbe a breve subire in ragione dell'avvento delle MASS (*Maritime Autonomous Surface Ship*): questo cambiamento imminente e radicale richiede una riflessione profonda sugli effetti dell'automazione sulla normativa del settore. Nel merito, viene evidenziato come il *Maritime Safety Committee*, organo dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che si occupa delle questioni relative alla sicurezza della navigazione, preveda di adottare un codice (c.d. *MASS code*) che mira a stabilire un quadro normativo per la sicurezza delle navi autonome. Tale codice è destinato ad entrare in vigore a partire dal 2032. Alla luce di ciò, l'Autrice si interroga sulle possibili implicazioni in tema di responsabilità verso terzi in caso di urto tra navi, sottolineando come l'introduzione di sistemi di intelligenza artificiale nel trasporto marittimo sollevi rilevanti interrogativi in merito alla responsabilità per danni causati da sistemi di IA ad alto rischio. L'articolo prosegue con l'analisi della normativa eurounitaria delineando un quadro generale per la regolamentazione dei sistemi di IA – il cosiddetto *AI Act*, reg. (UE) 2024/1689 – e si conclude con una rassegna di alcune prime valutazioni sull'applicazione dell'intelligenza artificiale ai trasporti.

SICCARDI, FRANCESCO, *Le assicurazioni marittime. Leggi e Prassi a confronto*, Giappichelli, Torino, 2025, 800, ISBN 9788875246259, € 90,00.

«Ad oltre trent'anni dalle ultime opere in materia, questo contributo intende offrire il quadro delle assicurazioni marittime internazionali alla luce degli importanti sviluppi normativi, convenzionali e di prassi registratisi. Spiccano in questo rinnovato panorama le Direttive e Regolamenti Europei sui temi pubblicistici e di diritto materiale e processuale, la modifica del Marine Insurance Act 1906 operata col Insurance Act 2015, nel contesto dell'uscita del Regno Unito dal quadro normativo UE le nuove leggi assicurative adottate da importanti nazioni (Spagna, Giappone, Cina). Molti nuovi formulari contrattuali sono comparsi in UK (ICC 2009, IHC 2003, MARCAR 2007 ed altri), nel mondo scandinavo (NORDIC 2023), in quello tedesco e americano, ed altri ancora. Sulla scorta di queste innovazioni, l'opera propone un confronto fra il sistema di diritto civile e la *common* law (oltre una sintesi comparatistica fra vari altri sistemi) proponendosi come testo di riferimento della materia» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

SIIG, KRISTINA – FELDTMANN, BIRGIT – BILLING, FENELLA M.W., *The United Nations Convention on the Law of the Sea. A System of Regulation*, Routledge, Abingdon, 2025, 328, ISBN 9780367673932, £ 38,99 (Paperback) / £ 127,50 (Hardback) - £ 38,99 (eBook).

«*The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) has for four decades been considered by many to be one of the most important legislative achievements of international law. It is revered as a "constitution of the oceans", providing the legal framework for the governance of the oceans. This volume explores how the UNCLOS is functioning in various complex settings, how it adapts to new, emerging developments, as well as how it interacts with other regulation, both within the law of the sea regime and outside. Engaging in themes such as law and order at sea, UNCLOS' interaction with human rights and the role of private actors, the book raises complex questions in the application, understanding, and enforcement of the convention and how it can be envisaged, interpreted, and used in a dynamic world. The volume also raises methodological questions, the answers to which may enhance the predictability and coherence of the law under UNCLOS and thus secure its role as the predominant and relevant system for legal governance at sea for many decades to come. As a contribution to ensuring the future relevance of UNCLOS, the book will be a valuable resource for scholars, diplomats, judges and other practitioners who are working with and interpreting the law of the sea and related issues of maritime law, migration law, human rights law and humanitarian law*» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

SANTUCCI, MICHELA, *Utilizzo dell'imbarcazione all'interno e all'esterno del territorio UE e mezzi di prova*, in *La nuova giurisprudenza civile commentata* 2025, 1100-1104.

«La pronuncia del Tribunale di Milano affronta il tema delle clausole che condizionando l'indennizzo all'adempimento di obblighi gravosi a pena di decadenza, finiscono per svuotare la funzione del contratto assicurativo. Nel caso di specie, l'imposizione di obblighi settimanali sull'imbarcazione, onerosi e sproporzionali, ha portato il giudice a dichiarare la nullità del contratto per difetto di causa con restituzione dei premi. Il contributo sottolinea come la questione non si riduca ad un mero giudizio di vessatorietà ai sensi dell'art. 33 cod. cons., ma investa il profilo della causa concreta e della meritevolezza, offrendo un contributo al dibattito sulla reale portata delle clausole che limitano o escludono la responsabilità dell'assicuratore» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SINKARENKO E. N., *Juridičeskaja priroda i meždunarodno - pravovye posledstvija ispol'zovanija avtonomnych sudov (mass) v ramkach Konvencii OON po morskomu pravu*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 1 (30), 11-18.

«L'articolo analizza lo status giuridico internazionale delle navi di superficie autonome (MASS) nel contesto delle disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul

diritto del mare del 1982 (UNCLOS). L'obiettivo principale è identificare le lacune giuridiche derivanti dall'applicazione delle attuali normative internazionali alle navi operanti senza equipaggio. L'oggetto dello studio sono i rapporti giuridici marittimi internazionali e l'argomento è la specificità della regolamentazione giuridica delle MASS, tenendo conto delle disposizioni di UNCLOS, MARPOL, COLREG e documenti IMO. L'obiettivo dello studio è formulare proposte per la creazione di un nuovo accordo internazionale volto alla regolamentazione completa della navigazione autonoma. Il lavoro utilizza metodi di analisi giuridica comparata, interpretazione normativa e analisi del soft law e delle prassi giuridiche nazionali (Norvegia, Giappone, Corea del Sud e Cina). Lo studio dimostra la necessità di sviluppare una nuova convenzione che contempli le definizioni e la classificazione delle MASS, i meccanismi di registrazione, la distribuzione delle responsabilità, i protocolli di sicurezza e gli interventi. Si conclude che la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) nella sua forma attuale non garantisce sufficiente certezza giuridica in materia di navigazione autonoma, il che richiede un'urgente modernizzazione del quadro giuridico internazionale» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Skaridov, A. S., *Rol' stat'i 234 Konvencii OON po morskomu pravu v pravovom regulirovanii Severnogo Morskogo Puti*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 1(30), 8-12.

«L'articolo fornisce un'analisi completa del ruolo dell'articolo 234 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 nella formazione e nello sviluppo del regime giuridico della Rotta Marittima Settentrionale. Esamina il contesto storico e giuridico dello sviluppo di questo articolo, il suo contenuto e la sua importanza per l'espansione della giurisdizione degli stati costieri artici. Particolare attenzione viene prestata all'applicazione delle disposizioni dell'articolo 234 nella legislazione russa che regola la navigazione nelle acque della Rotta Marittima Settentrionale. Vengono analizzate le controverse questioni interpretative dell'articolo 234 nel contesto dei cambiamenti climatici e dell'intensificazione della navigazione internazionale nell'Artico. Si giunge a una conclusione sul ruolo chiave di questo articolo nel legittimare il regime giuridico speciale della Rotta Marittima Settentrionale, mantenendo al contempo un equilibrio tra gli interessi nazionali della Russia e i principi del diritto marittimo internazionale» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Tobío Rivas, Ana María, *El contrato de manipulación portuaria cuestiones de responsabilidad*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 11-51.

«El trabajo aborda cuestiones relevantes relativas al régimen de responsabilidad que deriva del contrato de manipulación portuaria. Este contrato se ha regulado por primera vez en el ordenamiento jurídico español, en los arts. 329 a 338 de la Ley de Navegación Marítima. Esta normativa, sin embargo, no contiene una disciplina amplia y completa, puesto que al-

gunos aspectos del contrato no se regulan o se hace de manera insuficiente. El estudio trata, en particular, sobre la variedad de actividades que pueden realizar los operadores portuarios, la pluralidad y diversidad de intervinientes que participan en ese negocio auxiliar de la navegación, así como la posible integración del contrato de manipulación portuaria en el marco de un transporte multimodal. Todas estas circunstancias y hechos, que se analizan de forma extensa, poseen gran trascendencia jurídica y una importante repercusión en el régimen de responsabilidad que surge de la ejecución del mencionado contrato. El examen efectuado pone de manifiesto que las operaciones de manipulación portuaria tienen una gran incidencia y alcance en el transporte marítimo y en el transporte en general, pero, al mismo tiempo, presentan una gran complejidad jurídica» [abstract tratto dalla Rivista].

Tuliakov, Viacheslav - Stepanenko, Oksana, *Jurisdictional Tensions: Divergent Judicial Approaches to Conflicts between UNCLOS and National Public Law Policies*, in *Lex Portus*, 11, 2, 2025, 7 - 24.

«*This article examines the intricate jurisdictional tensions arising from the interplay between the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and national public law policies. Focusing on the interpretative approaches of the European Court of Human Rights (ECHR), the European Court of Justice (EC), and the International Court of Justice (IC), the study identifies a fundamental conflict between coastal states exercise of public enforcement powers and the navigational freedoms and jurisdictional limitations established under UNCLOS. Through comprehensive analysis of pertinent case law, the research elucidates distinct jurisprudential methodologies reflecting varying institutional priorities and normative frameworks. The ECHR consistently applies a human rights-centric approach, effectively subordinating maritime jurisdictional claims to human rights standards, while the CJ emphasizes state sovereignty and strict treaty interpretation in resolving jurisdictional disputes. These divergent approaches pose significant challenges for coastal states striving to align their criminal enforcement activities with potentially conflicting international legal obligations. The study further explores emerging harmonization efforts, including the integration of explicit human rights safeguards into maritime enforcement protocols, the development of specialized judicial review mechanisms, and the adoption of interpretive guidance addressing both UNCLOS compliance and human rights obligations. Additionally, the research analyzes how the United Nations Convention against Transnational Organized Crime framework introduces further complexity to maritime enforcement, particularly concerning migrant smuggling and human trafficking operations. The article concludes that reconciling these tensions necessitates sophisticated legal frameworks and institutional innovations capable of accommodating both the jurisdictional boundaries established by UNCLOS and the human rights obligations enforced by various international tribunals while addressing transnational crime suppression obligations*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

TSVETKOVA YU. S., *Osobennosti dejstvij strachovatelja (vygodopriobretatelja) pri nastuplenii strachovogo slučaja ili sobytija, imejuščego priznaki strachovogo slučaja na vodnom transporte*, in *Okeanskij menedžment*, 2025, n. 1(30), 23-25.

«Questo articolo esamina gli aspetti legali delle azioni dell'assicurato (beneficiario) in caso di evento assicurato nel trasporto marittimo, che possono comportare il rifiuto dell'assicuratore di pagare il risarcimento assicurativo. L'autore analizza le polizze assicurative di diverse compagnie assicurative che offrono copertura per i rischi del trasporto marittimo, la giurisprudenza della Corte Suprema della Federazione Russa e la legislazione civile. Vengono tratte conclusioni in merito alle conseguenze legali della deviazione dell'assicurato (beneficiario) dalla procedura stabilita dall'assicuratore» [*abstract* tratto dal sito della rivista].

ZEKOS, GEORGIOS I, *AI bills of lading in global transportation,* in *Dir. mar.* 2024, 478 – 512.

«*The bill of lading has been developed into a receipt containing the contract of carriage and gained in time the third characteristic of a negotiable document of title and so achieving its metamorphosis, concerning its functions, through its commercial use. On the one hand, in some jurisdictions, the bill of lading is regarded to be merely an evidential document between the shipper and the carrier but simultaneously it is endorsed as being the original contract of carriage for any third-party holder and so failing to explain legally and logically this transformation. On the other hand, the global transportation is employing every day more and more new technologies and AI systems demanding the standardization of the function of documents such as paper bills of lading that they are issued and circulated via AI systems in the form of e-bills of lading /AI bills of lading in the present-day global transportation*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZOURNATZI, CHRISTINA, *Rationalization and simplification of ports and logistics*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 145 - 159.

«*In this paper the revised Directive on Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (AFIR) together with the trans-European transport network (TEN-T) is analysed as they establish mandatory national targets leading to the deployment of sufficient alternative fuels infrastructure in the Union for road vehicles, trains, vessels and stationary aircraft and to the deployment of shore-side electricity supply at both inland and maritime ports ensuring an efficient, multimodal, and high-quality transport infrastructure across the EU. Furthermore, Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) aimed to incentivise a zero-emission mobility and to promote a transport urban scheme as well as the essential role of blockchain technology in the realization of smart ports with special attention in the simplification and digitalization of logistics and port operations are considered and analysed*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

APICELLA, VALERIA, *La patologia nelle concessioni autostradali: nuovi rimedi e strumenti di riequilibrio*, in *Amministrazione in cammino* 2/2025, 1-29, *www.amministrazioneincammino.luiss.it*.

«Il contributo analizza il nuovo volto degli strumenti di reazione utilizzabili in caso di inosservanze della disciplina delle concessioni autostradali, così come delineato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova dalla normativa primaria e secondaria e dalle modifiche apportate dal III Atto aggiuntivo alla Convenzione unica in essere tra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia S.A. La fase patologica del rapporto concessorio offre lo spunto per una riflessione più ampia sui temi della ripartizione dei compiti di vigilanza, controllo, accertamento delle inadempienze e irrogazione delle sanzioni e del coordinamento tra le varie autorità coinvolte» [*abstract* tratto dalla Rivista].

BADAGLIACCA, MARCO, *Spedizioniere, operatore multimodale, vettore: verso una figura unitaria?*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 63 - 85.

L'articolo analizza la trasformazione del trasporto merci verso la multimodalità e la logistica, evidenziando come i vettori assumano compiti più ampi del mero trasferimento della merce da un luogo ad un altro secondo le previsioni dell'art. 1678 c.c. Gli interventi del legislatore sugli artt. 1696 c.c. e 1677 *bis* c.c. riflettono una presa di coscienza legislativa della mutazione del settore verso un sistema unitario dei trasporti, con una possibile figura unitaria di operatore logistico [*abstract* tratto dalla Rivista].

BALOCCO, GIOVANNI – SCACCHIERI, GIOVANNA, *Riordino delle concessioni autostradali: bisogna che tutto cambi perché nulla cambi*, in *Urbanistica e appalti* 2025, 541-548.

«Nonostante le plurime proposte di modifica ed il frenetico susseguirsi di interventi normativi, con cui il legislatore nazionale ha dimostrato in più occasioni l'intenzione di mettere mano alla disciplina regolante il settore delle concessioni autostradali, il risultato ottenuto è stato, tuttavia, quello di mantenerne sostanzialmente inalterata la struttura e, soprattutto, di favorire l'atteggiamento di totale inerzia che in questi ultimi anni ha caratterizzato l'azione del concedente nella gestione dei rapporti amministrativi con i concessionari» [*abstract* tratto dalla Rivista].

BAROFFIO, ENRICO, *Limiti statali all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente*, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 89 - 106.

«La Corte di giustizia dell'UE si è pronunciata in merito alla validità della limitazione del numero di licenze di servizi di NCC in un determinato agglomerato urbano e alla previsione di una seconda autorizzazione per prestare servizi di NCC. L'art. 107, par. 1,

TFUE non è contrario a una normativa prevedente la limitazione del numero delle licenze di NCC concesse purché tale misura non implichi l'utilizzo di risorse statali. Tale limitazione, per non contrastare con l'art 49 TFUE, deve realizzare degli obiettivi di corretta gestione del trasporto, del traffico, dello spazio pubblico, e di protezione del suo ambiente. La seconda autorizzazione è compatibile con l'art. 49 TFUE solo se fondata su criteri oggettivi, non discriminatori, noti in anticipo e non arbitrari» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Cacciatore, Diego, *Il contratto di noleggio con conducente alla prova della reviviscenza normativa: l'interpretazione evolutiva della Cassazione*, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 155 - 172.

«Con la pronuncia n. 17541 del 20 giugno 2023 le Sezioni Unite civili della Corte di Cassazione sono state chiamate a fornire una interpretazione risolutiva rispetto al ginepraio normativo circa la disciplina del contratto di noleggio con conducente, su cui il legislatore è intervenuto ripetutamente nel corso degli anni» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Campaci, Martina, *Profili di responsabilità connessi alla diffusione e allo sviluppo di sistemi di guida autonoma: una soluzione dall'Unione Europea?*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, XXIII/2025, 355 – 385, www.giureta.unipa.it.

Il saggio affronta il tema della responsabilità civile automobilistica alla luce della recente introduzione dei cosiddetti *Connected and Autonomous Vehicles* (CAV), ossia veicoli a guida parzialmente o completamente autonoma. In particolare, viene evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale disciplina prevista dall'art. 2054 c.c. in materia di responsabilità in caso di sinistro. Venendo meno la figura del conducente persona fisica, si pone, infatti, la necessità di individuare il nuovo soggetto sul quale far ricadere la responsabilità civile per i danni causati dal veicolo autonomo. Nel corso dell'analisi, l'Autrice illustra, dunque, i principali orientamenti giurisprudenziali volti ad individuare, secondo i diversi approcci de iure condendo e de iure condito, il possibile assetto disciplinare applicabile alle nuove fattispecie di sinistro considerate, proponendo, tra le varie soluzioni esaminate, una rilettura e una possibile applicazione ai CAV della disciplina regolante la responsabilità del produttore per danno da prodotto difettoso, alla luce dell'emanazione del nuovo regolamento europeo n. 2853/2024 sulla *Product Liability Directive*.

Costantini, Alessio, *Le agenzie di viaggio possono trasportare «in proprio» i viaggiatori*, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 186 - 197.

«La Corte di Cassazione si è pronunciata in merito alla possibilità per le agenzie di viaggio di fornire alla clientela servizi di escursione mediante l'utilizzo di veicoli imma-

tricolati "ad uso proprio" anziché "ad uso di terzi", ai sensi del codice della strada, non dovendo dunque necessariamente rivolgersi a soggetti esterni alla loro organizzazione in possesso di licenza per servizio di taxi o di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente. A tale conclusione, la Corte è pervenuta mediante la lettura sia delle norme di riferimento del codice della strada (artt. 82, 83 e 85 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285), sia delle norme nazionali e regionali che disciplinano l'attività delle agenzie di viaggio. La pronuncia assume rilievo nella misura in cui definisce ulteriormente gli ambiti di operatività concessi alle agenzie di viaggio dalla normativa vigente» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Golisano, Luca, *Le subconcessioni nel settore autostradale,* in *Riv. trim. dir. pubbl.* 2025, 191 - 226.

«Il presente scritto esamina l'evoluzione e le caratteristiche delle subconcessioni autostradali. In particolare, ci si sofferma sul mercato dei servizi di rifornimento del carburante, i c.d. servizi oil, di ristoro, i c.d. servizi non oil, e di ricarica dei veicoli elettrici offerti sulla rete autostradale. L'analisi è condotta guardando i dati concernenti le infrastrutture autostradali, gli operatori presenti nel mercato, il traffico veicolare e i consumi sulle autostrade. Inoltre, vengono esaminate le concessioni autostradali e la normativa in materia per verificare come queste regolino i rapporti intercorrenti tra concedenti, concessionari e sub-concessionari autostradali e come tali rapporti si riflettano sui servizi erogati e sui prezzi praticati agli utenti. L'analisi mostra che nonostante la capillare offerta dei servizi oil e non oil, nel corso degli anni si è assistito a un progressivo aumento dei prezzi, con la conseguente riduzione della domanda di servizi autostradali. All'interno di questo quadro, il presente contributo ha un duplice scopo. Da un lato, individuare le ragioni di tale contraddizione, la quale è imputabile principalmente all'insostenibilità economica delle subconcessioni. Dall'altro, esaminare la recente azione dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), la quale è intervenuta proprio per porre rimedio alle disfunzioni del mercato» [*abstract* tratto dal sito dell'Editore].

Levushkin, A.N., *Otvetstvennost' perevozčika po dogovoru perevozki avtomobil'nym transportom*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 1, 26 - 30.

«È necessario sottolineare l'importanza delle relazioni pubbliche relative al trasporto su automobilistico nella Federazione Russa per lo sviluppo dell'economia e della società nel suo complesso. Attualmente, una parte significativa del fatturato commerciale nel nostro Paese è trasportata tramite trasporto merci su strada. Tuttavia, le forze dell'ordine si trovano spesso ad affrontare interrogativi sulla necessità di ritenere i vettori responsabili ai sensi dei contratti di trasporto, che presentano alcune caratteristiche specifiche. Questo articolo definisce le caratteristiche essenziali della responsabilità del vettore ai sensi dei

contratti di trasporto automobilistico, sulla base delle specificità della legislazione di settore. Formula inoltre conclusioni e alcune proposte per la riforma della legislazione russa sui trasporti» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

LEVUSHKIN, A.N., *Nekotorye aspekty porjadka zaključenija, ispolnenija i prekraščenija dogovorov perevozki avtomobil'nym transportom*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 1, 5 - 11.

«La procedura per la conclusione, l'esecuzione e la risoluzione dei contratti di trasporto su strada deve essere considerata in relazione al trasporto di passeggeri e merci. Attualmente, una parte significativa del fatturato commerciale nel nostro Paese è organizzata attraverso il trasporto su strada. Tuttavia, le forze dell'ordine sollevano frequentemente questioni relative alla conclusione, all'esecuzione e alla risoluzione dei contratti di trasporto su strada. Di conseguenza, questo articolo definisce gli aspetti essenziali della procedura per la conclusione, l'esecuzione e la risoluzione dei contratti di trasporto su strada sulla base delle specificità della legislazione di settore e formula conclusioni e alcune proposte per la riforma della legislazione russa sui trasporti» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

MACCHIA, MARCO – DELLA GATTA, PASQUALE, *Il riordino delle concessioni autostradali*, in *Giornale di diritto amministrativo* 2025, 603 - 620.

«*Il recente intervento legislativo nel settore autostradale segna un importante cambiamento, creando un quadro normativo autonomo che, seppure in pochi articoli, si distingue per un approccio categorico: chiarire l'oggetto della concessione e regolamentare il ruolo dell'Art e dell'*Ansfisa, cercando di affrancare il "mondo" autostradale dal più ampio codice dei contratti pubblici. Nonostante gli intenti di centralizzazione e riduzione dell'autonomia contrattuale, è significativamente valorizzato l'affidamento in house. A dispetto del declamato intento semplificatorio, l'eccessivo ricorso a rinvii normativi rende difficile l'interpretazione, minando la certezza giuridica. Né appare chiarita appieno la natura del servizio autostradale, ancora inquadrato nel modello della concessione previsto dalle direttive europee, quando forse sarebbe stato più opportuno considerarlo come un servizio pubblico di interesse generale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MONACO, MARIO, *Il trasporto su strada dei campioni biologici riproduttivi umani tra normativa internazionale ed attività regolatoria negli stati membri dell'UE*, in *Revista de derecho del transporte*, 35/2025, 161 - 183.

«*El transporte de células y tejidos reproductivos humanos crioconservados es un fenómeno en auge y requiere especial cuidado y atención. Normalmente, las empresas de transporte*

dependen de la elección de los biobancos respecto a la elección del medio de transporte más adecuado para el traslado. El transporte por carretera parece recibir mayor consideración que el transporte aéreo, ya que permite un mayor control sobre factores externos y ambientales. Sin embargo, el transporte terrestre tiene limitaciones objetivas en cuanto a distancias y tiempos de entrega, requiere cierta atención al tipo de material transportado, al cumplimiento de requisitos reglamentarios, el empleo de materiales de embalaje y colocación adecuada en los vehículos, etiquetado y la participación de operadores de confianza. Resulta necesario proporcionar una descripción general de las «best practices» actuales en el envío de gametos y embriones humanos *crioconservados y proporcionar referencias a información detallada sobre los requisitos legales en esta área» [abstract* tratto dalla Rivista].

SKUCHAEV A. A., *K voprosu o pravosubektnosti bespilotnogo avtotransporta i subektachotvetstvennosti*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 1.

«L'articolo esamina alcune delle problematiche associate all'uso di veicoli altamente automatizzati, in particolare l'applicazione dell'intelligenza artificiale ai veicoli senza pilota. Vengono presentate le caratteristiche delle tipologie generali e limitate di intelligenza artificiale. Viene dimostrato che, allo stato attuale, un veicolo senza pilota controllato da intelligenza artificiale non può essere considerato una persona giuridica, essendo oggetto di rapporti giuridici civili. Vengono definite le persone giuridiche coinvolte nei rapporti con veicoli altamente automatizzati e viene fornita un'analisi delle persone obbligate che possono essere ritenute legalmente responsabili per incidenti stradali che coinvolgono veicoli senza pilota» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

BAUKIN, V. G., *Ustav* železnodorožnogo *transporta rossijskoj federacii: juridiko-techničeskaja ozenka, Transportnoje pravo*, 2025, 2.

«Lo Statuto del Trasporto Ferroviario della Federazione Russa costituisce la base per la regolamentazione giuridica del trasporto ferroviario e dei relativi rapporti accessori. La sua natura fondamentale presuppone la perfezione testuale e l'assenza di gravi carenze formali. L'articolo contiene un risultato generalizzato dell'analisi giuridica e tecnica dello Statuto del Trasporto Ferroviario; le carenze individuate sono state raggruppate in cinque aree, che ci hanno permesso di individuare le seguenti aree di ottimizzazione dell'atto normativo: titoli degli articoli, differenziazione delle disposizioni normative, ottimizzazione strutturale, correzione della terminologia e adeguamenti stilistici» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

BAUKIN, V. G., *Ustav železnodorožnogo transporta rossijskoj federacii: osnovnye napravlenija reformirovanija*, in *Transportnoje pravo*.

«I cambiamenti sistemici nelle relazioni socio-economiche hanno reso necessaria una valutazione della progressività dello Statuto del Trasporto Ferroviario della Federazione Russa come atto normativo di base nel settore del trasporto ferroviario e della sua conformità ai requisiti moderni. I compiti specifici sono raggruppati in due aree: accertare l'insufficiente coerenza delle disposizioni giuridiche con la natura generale e le specificità delle relazioni regolamentate e individuare le aree chiave per la normalizzazione. Lo studio conferma la necessità di modifiche significative allo Statuto del Trasporto Ferroviario della Federazione Russa. La parte sostanziale dovrebbe affrontare le questioni più urgenti, in particolare l'abbandono dell'approccio non contrattuale alla regolamentazione dei trasporti; Ridurre il numero di norme imperative che limitano la libertà contrattuale dei partecipanti al trasporto; eliminare disposizioni superflue e obsolete; e sviluppare forme giuridiche per i nuovi rapporti emergenti». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Olivari, Mario – Olivo, Alessandro, *Teoria tecnica ed economia dei trasporti ferroviari*, Aracne, Roma, 2025, 220, ISBN 979-12-218-2079-9, € 25,00.

«Nel volume sono trattate con rigore scientifico, e interpretate, anche in modo originale, le principali problematiche concernenti la pianificazione, la progettazione e la gestione del trasporto ferroviario, affrontando, allo stesso tempo, i più rilevanti ambiti dell'approfondimento teorico, come la meccanica della locomozione, l'analisi delle condizioni di esercizio, la definizione del segnalamento, e la composizione dei treni e degli orari. Particolare attenzione è stata dedicata anche all'aspetto economico gestionale, inclusi i problemi dell'esercizio e della tariffazione, e ampio spazio è stato dedicato alle nuove proposte per la trazione, legate al sistema energetico di alimentazione. L'opera, derivata dall'esperienza di ricerca, didattica, e professionale degli autori, è mirata alla formazione dell'ingegnere trasportista, ma può costituire un supporto utile e di sufficiente dettaglio per approfondimenti specifici della materia e degli studi di settore» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Bazhina, M.A., *Pravovoe regulirovanie platformennych rešenij v transportnoj sisteme*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 2, 5 - 8.

«Questo articolo esamina la regolamentazione legale delle soluzioni di piattaforma nel settore dei trasporti e della logistica. L'autore esamina vari esempi di piattaforme digitali utilizzate nella gestione dei documenti di trasporto e nell'implementazione di veicoli altamente automatizzati. L'articolo si conclude evidenziando la necessità di sviluppare una regolamentazione legale completa, tenendo conto dell'esigenza di garantire la sicurezza e migliorare l'efficienza economica». [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

Brignardello, Monica, *Limitazioni risarcitorie nel trasporto di cose e azioni di recupero tra surrogazione, regresso e rivalsa*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 3 - 38.

Il contributo esamina le limitazioni risarcitorie e le azioni di recupero – regresso, surrogazione e rivalsa – che consentono a chi ha risarcito un danno, pur non essendone responsabile, di rivalersi sul debitore. Dopo aver circoscritto l'analisi al contratto di trasporto di cose e brevemente ricordata la disciplina internazionale e interna dei limiti del debito del vettore nelle varie modalità di trasporto, sono sinteticamente illustrate le differenze tra le tre azioni di recupero. Seguono esempi applicativi tratti dal settore del trasporto: il regresso nei trasporti cumulativi, la surrogazione dell'assicuratore merci e la rivalsa del vettore verso il subvettore, con un focus sul trasporto multimodale e sugli effetti dei sistemi di individuazione della normativa applicabile riguardo alla possibilità di recupero integrale o meno delle somme versate dal vettore multimodale all'avente diritto al carico [*abstract* tratto dalla Rivista].

Claroni, Alessio, *Profili teorici ed applicativi della Carta dei servizi in relazione al trasporto ferroviario ed al trasporto pubblico locale*, Ed. Libreria Bonomo, 2025, 256 ISBN: 9788860710970, € 25.

«Il volume si propone di analizzare la Carta dei servizi nel contesto dei trasporti, con un focus specifico sul trasporto ferroviario e sul trasporto pubblico locale. In particolare, il lavoro intende offrire un quadro esaustivo dell'istituto, muovendo da una prospettiva generale – che include, tra l'altro, l'analisi della natura giuridica della Carta dei servizi e del suo ruolo in relazione alla tutela dell'utenza – per poi approdare ad un esame delle sue applicazioni settoriali. In quest'ottica, lo studio intende mettere in luce – anche con taglio concreto e, dunque, in una prospettiva applicativa – le peculiarità che la Carta dei servizi assume negli ambiti del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale. Ai fini del raggiungimento dell'obiettivo sopra delineato, l'indagine procede a una ricostruzione sistematica dell'istituto nei contesti considerati, tenendo conto non solo della normativa vigente a livello europeo, nazionale e, ove applicabile, regionale, ma anche delle numerose delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, le quali incidono significativamente sulla disciplina della Carta dei servizi nei settori oggetto di analisi. Lo studio è, altresì, condotto nel quadro della disciplina racchiusa nelle Condizioni generali di trasporto predisposte in relazione al trasporto ferroviario, anche di interesse regionale. Il quadro complessivo che emerge permette di delineare con chiarezza i contenuti della Carta dei servizi, che, pur risalente nel tempo, si conferma ancora oggi attuale, rappresentando un punto di riferimento imprescindibile per garantire agli utenti un controllo concreto sull'operato del gestore del servizio di trasporto pubblico» [*abstract* tratto dal sito IRIS dell'Autore].

Fabi, Francesca, *Spunti sulla transizione digitale nella logistica dei trasporti agroalimentari*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 135 - 150.

«Il presente contributo esamina la transizione digitale nella logistica dei trasporti agroalimentari. In Italia, l'art. 1677 bis c.c. riconduce il contratto di logistica, che comprende servizi complessi e integrati, all'appalto di servizi, pur lasciando irrisolte alcune incertezze interpretative. La digitalizzazione della filiera agroalimentare si avvale di nuove tecnologie, quali l'IoT, la blockchain e gli smart contract, essenziali per garantire la tracciabilità, la sicurezza e la condivisione dei dati in tempo reale lungo l'intera supply chain. A livello sovranazionale, il protocollo e-CMR e il regolamento e-FTI promuovono la dematerializzazione dei documenti di trasporto per standardizzare gli scambi informativi tra operatori e autorità, mentre la direttiva NIS2 stabilisce un quadro comune di cybersicurezza con obblighi a carico anche di soggetti privati operanti in settori critici come i trasporti. Nonostante gli sforzi normativi, l'adozione diffusa delle nuove tecnologie è ostacolata da costi elevati, problemi di interoperabilità tra sistemi eterogenei, nonché dalla necessità di infrastrutture fisiche, il cui sviluppo pone ulteriori questioni di sostenibilità ambientale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Farina, Gianraimondo, *Servizi di trasporto sanitario: chi può svolgerli?*, in *Cooperative e enti non profit* 2025, 42/48.

«Nella disciplina organizzativa e fiscale dei servizi di trasporto sanitario, svolti dalle cooperative sociali o dagli altri enti del Terzo settore non commerciali, secondo i nuovi documenti di prassi del 2025 dell'ANAC e dell'AGCOM, emerge come il legislatore ponga particolare attenzione alle finalità di solidarietà sociale e di interesse alla salute per la collettività, ai sensi dell'art. 32 della Costituzione, riguardo al servizio di trasporto sanitario. Sembra altresì che vengano messe in secondo piano le distinzioni normative dettagliate di cui all'art. 57 del D. lgs n. 117/2017 tra le due tipologie di trasporto sanitario, ordinario ed emergenziale, nonché tra i soggetti che erogano il servizio, siano essi cooperative sociali, ODV o APS. Infatti, dai recenti interventi di prassi in materia, il principio preminente che viene sottolineato è quello della gratuità del servizio di trasporto sanitario. Tale servizio, se eseguito da un'organizzazione del Terzo settore, sia essa una cooperativa sociale, un'ODV, o un'APS, deve essere realizzato per fini mutualistici e senza scopi di lucro, in conformità con lo spirito della disciplina degli enti no profit, come previsto dall'art. 45 della Costituzione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

Ivanova, T. N., *Pravovye aspekty primenenija cifrovych technologij na transporte*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 2, 9 - 12.

«Questo articolo esamina gli aspetti giuridici dell'applicazione delle tecnologie digitali nei trasporti. Analizza la legislazione nazionale che regola i rapporti sociali derivanti dall'applicazione delle tecnologie digitali nei trasporti. L'articolo esamina le principali tecnologie digitali utilizzate nel settore dei trasporti e mette in luce le questioni chiave

nella regolamentazione giuridica della digitalizzazione nel settore dei trasporti». [*abstract* tratto dal sito della rivista].

KHOTKO, O. A., *Doktrinal'nye podchody k regulirovaniju otnošenij v sfere pravovogo obespečenija transportnoj bezopasnosti v zaščitu interesov Rossijskoj Federacii i Respubliki Belarus'*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 1.

«Questo articolo esamina la natura giuridica della sicurezza dei trasporti nell'attuale fase di cooperazione tra la Repubblica di Bielorussia e la Federazione Russa. L'autore individua aree di sviluppo di norme giuridiche in questo settore e ne motiva la natura organica al fine di migliorare ulteriormente la legislazione. Vengono motivate diverse proposte e proposti approcci dottrinali concettualmente nuovi al quadro giuridico per le attività di trasporto nel contesto dell'espansione della cooperazione all'interno dello Stato dell'Unione, che rappresenta un fattore significativo per l'efficace sviluppo della politica dei trasporti dell'Unione, data la sua crescente importanza». [abstract tratto dal sito dell'editore].

KURGANOV, V. V., *Ponjatie dogovora šeringa i sistemy šeringovych dogovorov na transporte*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 3, 11 - 16.

«Lo sviluppo dei rapporti sociali di condivisione ha portato all'emergere di nuove strutture contrattuali, precedentemente sconosciute al diritto civile, che sono oggetto di ricerca accademica. Gli accordi di condivisione dei trasporti sono attualmente di particolare rilevanza per la ricerca. Questo articolo esamina i fattori che hanno contribuito all'emergere dei rapporti sociali di condivisione dei trasporti e alla loro trasformazione in rapporti giuridici. Vengono presi in considerazione la struttura giuridica dell'accordo di condivisione e il sistema di accordi di condivisione. Vengono fornite le definizioni di accordo di condivisione dei trasporti, del sistema giuridico e del sistema di accordi di condivisione nei trasporti» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LOPEZ DE GONZALO, MARCO, *Il greenwashing delle compagnie aeree e degli operatori di crociere*, in *Rivista italiana di Diritto del turismo* 44/2025, 7 - 23.

«La crescente attenzione dei consumatori per i temi ambientali ha condotto alla diffusione di vanti ambientali nei messaggi pubblicitari. Tali vanti se non dimostrati o ingannevoli sono noti come "greenwashing". Questo articolo analizza alcuni recenti provvedimenti dell'ASA relativi a linee aeree e operatori di crociere ed esamina poi la prassi italiana in tema di greenwashing. Il quadro normativo di riferimento è costituito dalla normativa europea ed in particolare dalle direttive 2005/29/CE e (UE) 2024/825» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MELNIKOVA, T.V., MASHAROVA, YU. TS., RYCHKOVA N.YU., *Nezavisjaščie ot subjekta transportnych otnošenij pričiny: nekotorye voprosy zakonodatel'stva i pravoprimenitel'noj praktiki*, in *Transportnoje pravo*, 2025, 3.

«L'articolo analizza gli aspetti teorici e la prassi giudiziaria dell'applicazione delle cause di esonero dalla responsabilità civile di un soggetto che partecipa ai rapporti di trasporto, come le "cause indipendenti dalla volontà» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

PAULOVA, E. O., DRUZHININA, D. S., *Problemy funkcionirovanija intellektual'nych transportnych sistem*, *Transportnoje pravo*, 2025, 2.

«Nella legislazione russa sono state individuate lacune nella regolamentazione giuridica dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), che rendono difficile la risoluzione delle controversie. Lo scopo di questo studio è analizzare la regolamentazione giuridica dell'implementazione degli ITS. Per raggiungere questo obiettivo, è necessario completare i seguenti compiti: studiare il concetto di ITS "Smart Intersection", determinarne la tecnologia operativa, valutare il grado di implementazione degli ITS nell'infrastruttura di trasporto stradale nella regione di Samara, analizzare la regolamentazione giuridica degli ITS e formulare proposte per colmare le lacune legislative in questo settore» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

RAMOS ALVES, HUGO, *Transport Law: is there such a Thing?*, in *Riv. dir. nav.* 2025, 151 - 183.

«Pur prendendo atto della frammentazione del quadro giuridico delle varie modalità di trasporto, l'autore afferma la possibilità di riconoscere un sistema unitario basato su principi comuni derivanti dalle diverse leggi e/o convenzioni applicabili in materia di trasporti» [*abstract* tratto dalla Rivista].

TROVÒ, LAURA, *Nuovi modelli di mobilità:* sharing mobility *e il sistema* MaaS, in *Rivista italiana di diritto del turismo* 45/2025, 51 - 87.

«Nel corso del tempo le esigenze di mobilità sono mutate, così come è cambiato il concetto stesso di mobilità, intesa oggi come "servizio" che integra i principi di sostenibilità ambientale e di efficienza del sistema dei trasporti. Al contempo, invece che di semplice libertà di movimento, oggi si preferisce parlare di un vero e proprio "diritto alla mobilità". Nei tempi più recenti, inoltre, sulla mobilità urbana hanno fortemente inciso l'evoluzione tecnologica e processi di digitalizzazione delle infrastrutture e dei servizi, che possono costituire un importante strumento per fronteggiare una domanda di mobilità sempre più plurimodale e per rispondere alla criticità ambientali. In risposta alle, suddette, mutate esigenze si è sviluppata la sharing mobility e si sta sviluppando il nuovo siste-

ma MaaS (Mobility as a Service), in grado di fornire un'alternativa all'uso dell'automobile privata e dei tradizionali sistemi di trasporto pubblico non integrati, tramite l'utilizzo di vetture più sostenibili e la creazione di una rete di mobilità più innovativa, efficiente e funzionante, oltre che inclusiva. Questi nuovi sistemi, e in particolare il MaaS, sono, dunque, in grado di facilitare e semplificare la mobilità delle persone, promuovendo così l'esercizio del diritto alla mobilità» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZOURNATZI, CHRISTINA, *La nuova legislazione dell'Unione Europea sulla decarbonizzazione nel settore dei trasporti*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente,* XXIII/2025, 315 - 337.

«Di recente l'Unione Europea ha adottato importanti atti normativi con il pacchetto "Pronti per 55%" presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021, ai fini di aggiornare la legislazione dell'Unione europea in materia di clima, energia e trasporti regolamentando anche questioni giuridiche rilevanti in tema di combustibili sostenibili con la direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili (RED III). Nel settore dei trasporti i Regolamenti ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime sull'uso dei carburanti sostenibili nel settore dell'aviazione e nel settore maritimo unitamente alla direttiva (EU-ETS) sul sistema di scambio delle emissioni dell'Unione Europea stabiliscono obiettivi di riduzione delle emissioni gas serra contribuendo al raggiungimento degli obiettivi climatici stabiliti dall'Unione Europea» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

MATERIALI

LA PRESCRIZIONE IN MATERIA DI DANNI PSICHICI A TERZI IN SUPERFICIE (*)

SOMMARIO: 1. Quesito. – 2. La disciplina dei danni a terzi in superficie in Italia. – 3. Sull'applicabilità del regime della Convenzione di Roma. – 4. Sul termine di estinzione del diritto previsto dalla Convenzione. – 5. Sull'applicazione del regime della prescrizione dei danni a terzi in superficie in Italia. – 6. Qualificazione dei danni psichici.

1. *Quesito* – Mi viene richiesto un parere circa la prescrizione del diritto al risarcimento di un persistente danno alla salute psichica provocato da un aeromobile VDS precipitato colpendo la casa in cui abitavano i danneggiati. L'incidente, che ha provocato anche la morte del pilota e del passeggero a bordo del velivolo, è stato verosimilmente causato dal fatto che il pilota si era posto alla guida del velivolo in condizioni di salute non idonee al pilotaggio.

In particolare, mi viene richiesto se nel caso in cui il fatto integri gli estremi di un reato, il diritto al risarcimento abbia o meno un termine di prescrizione quinquennale e, in caso positivo, se ciò determini l'inapplicabilità del termine di decadenza triennale della convenzione di Roma del 1952.

2. *La disciplina dei danni a terzi in superficie in Italia* – Il codice della navigazione regola la responsabilità per danni a terzi in superficie all'art. 965. Tale articolo, nel testo introdotto dalla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione (1) prevede che la responsabilità per danni a terzi sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che nel caso di specie si individuano nella Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 (2).

(*) Testo, ampliato e rielaborato, del parere *pro veritate* reso da Enzo Fogliani e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

(1) Il testo attuale dell'art. 965 c.n. è stato introdotto dall'art. 15, punto 1 del d.lgs 15 marzo 2006, n. 151.

(2) *Convenzione sui danni causati da aeromobili stranieri a terzi sulla superficie*, fir-

La Convenzione disciplina la responsabilità dell'operatore prevedendo, per i danni diretti a terzi in superficie, una responsabilità sostanzialmente oggettiva ma limitata ([3]), salvo il caso di dolo ([4]). È previsto anche l'obbligo di assicurazione (dalla cui disciplina è stato poi derivato quello per la R.C. automobilistica) con azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

In caso di morte della persona responsabile, l'azione di responsabilità può essere esercitata nei confronti dei responsabili legali delle sue obbligazioni ([5]).

3. *Sull'applicabilità del regime della Convenzione di Roma* – Il regime della Convenzione di Roma è sotto alcuni aspetti più favorevole al danneggiato dell'ordinario regime di responsabilità extracontrattuale. A fronte di una limitazione del risarcimento ai soli danni diretti, prevede una responsabilità oggettiva dell'esercente e l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore di quest'ultimo. È prevista, al riguardo, un'assicurazione obbligatoria. Al contrario, se si trattasse di normale responsabilità extracontrattuale come regolata dal codice civile, il danneggiato – pur potendo pretendere un risarcimento maggiore dei limiti previsti dalla Convenzione – sarebbe tenuto a dimostrare anche l'elemento soggettivo del danneggiante, ossia almeno la sua colpa.

Come accennato, l'applicabilità della Convenzione è sancita dall'art. 965 cod. nav., che prevede che «*La responsabilità dell'esercente per i danni causati dall'aeromobile a persone e a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica*». La norma ha introdotto una disciplina che è ben diversa da quella iniziale del codice della navigazione. La norma del 1942 infatti non rinviava alla Convenzione di Roma sui danni a terzi in superficie del 1933, allora vigente, ma prevedeva norme specifiche, seppur ad essa ispirate.

L'attuale art. 965 cod. nav. fa quindi riferimento diretto alla Conven-

---

mata a Roma il 7 ottobre 1952, in vigore dal 4 febbraio 1958, ratificata dall'Italia con legge 674/1963. La Convenzione è stata poi emendata dal protocollo di Montreal del 23 settembre 1978, in vigore dal 25 luglio 2002, ma non per l'Italia, per la quale è in vigore la Convenzione di Roma del 1952 nel testo originario.

([3]) Art. 11 della Convenzione.

([4]) Art. 12.1 della Convenzione.

([5]) Art. 22 della Convenzione.

zione di Roma del 1952. Vi è da chiedersi se tale disciplina sia la sola applicabile per danni a terzi in superficie. L'art. 1 della Convenzione di Roma non specifica affatto di essere l'unica normativa applicabile ai danni a terzi in superficie, ma sembra lasciare al danneggiato la scelta se ricorrere o meno alle sue norme. L'art. 1, infatti, specifica come prima cosa che «*Chiunque subisca un danno in superficie avrà titolo al risarcimento previsto dalla presente Convenzione, se soltanto dimostra che il danno è stato causato da un aeromobile in volo o da qualsiasi persona o cosa caduta da esso*» (6).

Vi sono quindi due interpretazioni possibili. La prima, seguita dalla maggioranza della dottrina, è che ai danni a terzi in superficie si applichi unicamente il disposto della Convenzione; la seconda è che il danneggiato possa scegliere fra la disciplina della Convenzione (per alcuni aspetti più favorevole) e quella del codice civile.

Le due ipotesi (risarcimento *ex* Convenzione di Roma e *ex* art. 2043 c.c.) hanno per il danneggiato vantaggi e svantaggi.

Vantaggi della Convenzione di Roma:

- Responsabilità oggettiva;
- azione diretta anche contro l'assicuratore;
- necessità di provare solo l'entità del danno ed il nesso di causalità.

Svantaggi della Convenzione di Roma:

- Risarcimento dei soli danni diretti;
- Svantaggi se il reclamo è portato oltre i 6 mesi dal sinistro (7)
- Limitazione di responsabilità;
- Prescrizione del diritto in due anni
- Decadenza dall'azione dopo tre (8).

---

(6) Art. 1 della Convenzione: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention*». Neppure dirimente appare il disposto dell'art. 23.1 della Convenzione, secondo cui «*This Convention applies to damage contemplated in Article 1 caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in the territory of another Contracting State.*».

(7) Art. 19 della Convenzione: «*If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.*».

(8) Art. 21 della Convenzione. La distinzione fra prescrizione e decadenza dall'azione risulta chiara dal testo ufficiale in francese della convenzione: «*Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont*

Vantaggi del Codice civile:

- Risarcimento dei danni diretti ed indiretti;
- Responsabilità illimitata;
- Prescrizione quinquennale

Svantaggi del Codice civile:

- Azione solo contro il responsabile del danno
- Necessità di provare anche l'elemento soggettivo del danno.

Come si vede, si tratta di situazioni molto diverse fra loro.

A mio avviso, l'interpretazione che consente al danneggiato di optare fra la disciplina della Convenzione e le norme di diritto comune si deduce dal testo stesso della convenzione, oltre ad essere, come vedremo, l'interpretazione costituzionalmente corretta.

La possibilità di scelta fra le due opzioni si deduce proprio dalla formulazione dell'art. 1.1 della Convenzione, che è ben diversa da quella della altre convenzioni aeronautiche, ad esempio la convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale.

Mentre quest'ultima convenzione afferma esplicitamente di applicarsi a tutti i trasporti internazionali ([9]), la convenzione di Roma non dice affatto che essa si applica a tutti i danni ai terzi in superficie, ma che il danneggiato «*ha titolo al risarcimento come previsto da questa convenzione*» ([10]).

Dire che qualcuno ha titolo per fare qualcosa significa che può farla; ma che può anche scegliere di non farla. Nel testo della convenzione di Roma, quindi, «*ha titolo*» significa a mio avviso dare al danneggiato la possibilità di scelta fra il regime della convenzione e quello di diritto comune, e non che deve necessariamente sottostare al regime della Convenzione di Roma.

Al riguardo, è da tener presente che il Webster' Dictionary (edito

---

déterminées par la loi du tribunal saisi; mais dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage» (art. 21.2).

([9]) Convenzione di Montreal, art. 1.1: «*This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.*»

([10]) Convenzione di Roma, art. 1.1: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention.*»

dall'Enciclopedia britannica), fra i significati del verbo «*entitle*» (I volume, p, 758) indica il «dare un diritto»; dal che deriva che «*to be entitled*» significa «*avere diritto*». Ovviamente avere un diritto significa che chi lo ha può scegliere o meno se esercitarlo; altrimenti sarebbe un dovere. Quindi il danneggiato, secondo il testo della convenzione, ha diritto ad avere il risarcimento come previsto dalla Convenzione; ma ciò non significa che, se non esercita tale diritto applicando la convenzione, non possa esercitare il diritto al risarcimento secondo altra normativa applicabile.

Inoltre, nella scelta della soluzione da preferire (ossia, applicabilità della sola convenzione di Roma o possibilità di scelta fra applicarla o applicare il Codice civile), non può non tenersi conto degli aspetti di costituzionalità delle due ipotesi.

Se infatti si ritenesse che nel caso di danni a terzi in superficie si possa applicare solo la Convenzione di Roma, l'art. 965 cod. nav. sarebbe incostituzionale nella parte in cui non prevede che il danneggiato possa optare anche per l'applicabilità del Codice civile in luogo della Convenzione.

La Corte costituzionale ha rilevato che allorché un limite risarcitorio si riferisce a sinistri alla persona, esso è giustificato solo se vi siano adeguate garanzie di certezza e adeguatezza per il ristoro del danno ([11]). Su tali basi, autorevole dottrina ha segnalato possibili elementi di incostituzionalità della disciplina della Convenzione sui danni a terzi in superficie in relazione all'adeguatezza del risarcimento previsto, essendo la limitazione di responsabilità molto bassa ([12]). Ricordiamo al riguardo che il limite di responsabilità della Convenzione non è determinato per ogni soggetto danneggiato (come in altre convenzioni internazionali), ma per evento ([13]); con il risultato che il risarcimento spettante a ciascun danneggiato potrebbe essere veramente minimo.

Ma, a mio avviso, non è questo il solo aspetto di incostituzionalità che si verificherebbe se il danneggiato non potesse scegliere se applicare la disciplina della Convenzione o il Codice civile. Anche la non risarcibilità dei danni indiretti (che spesso possono essere ben maggiori di

---

([11]) C. cost. 6 maggio 1985 n. 132, in *Dir mar.* 1985, 751.

([12]) L. Tullio, La regressione del sistema di responsabilità per danni a terzi sulla superficie, in *Dir. trasp*. 2008, 1, 2.

([13]) Art. 11 della Convenzione.

quelli indiretti) è un elemento che desta dubbi di costituzionalità, per violazione del principio di eguaglianza ([14]).

Oltre a ciò, potrebbero rilevarsi nel regime della Convenzione aspetti di incostituzionalità per violazione del diritto alla salute, sia fisica che psichica; ciò sia perché spesso si tratta di danni indiretti (e quindi non risarcibili), sia perché i ristretti limiti temporali per l'esercizio del diritto potrebbero comprometterne il risarcimento, trattandosi di danni che spesso si manifestano tempo dopo il fatto ([15]).

Ritengo quindi che una interpretazione costituzionalmente corretta dell'art. 965 cod. nav. consenta al danneggiato la scelta fra la disciplina prevista dalla Convenzione di Roma e quella prevista dal codice civile.

4. *Sul termine di estinzione del diritto previsto dalla Convenzione* – Per quanto riguarda l'estinzione del diritto al risarcimento, la Convenzione stabilisce un termine di prescrizione di due anni dalla data dell'incidente che ha causato il danno. In ogni caso, anche se il termine di prescrizione è stato interrotto, l'azione giudiziaria per il risarcimento si estingue allo scadere di tre anni dalla data dell'incidente ([16]).

La Convenzione non prevede esplicitamente un regime di responsabilità o di prescrizione del diritto per il caso in cui il danno al terzo sulla superficie sia stato provocato da un comportamento costituente reato. La Convenzione fa invece distinzione fra danni provocati da comportamento colposo (per i quali vige la limitazione del debito) e danni provocati da un comportamento, anche omissivo, dell'operatore, fatto con l'intenzione

---

([14]) Si pensi ad un aeromobile che distrugga un'autofficina. Finché essa non sarà stata ricostruita, in essa non vi si potrà lavorare. Secondo il regime della Convenzione sono risarcibili solo costi per la sua ricostruzione (in quanto danni diretti), ma non i mancati introiti dell'attività di chi vi lavorava (danni indiretti) e con tale lavoro manteneva sé e la propria famiglia.

([15]) Al riguardo, si ricorda che secondo l'art. 19 della Convenzione, «*If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.*» In altre parole, in questo caso al danneggiato potrebbe essere negato ogni risarcimento.

([16]) Art. 21 della Convenzione. La distinzione fra prescrizione e decadenza dall'azione risulta chiara dal testo ufficiale in francese della convenzione: «*Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont déterminées par la loi du tribunal saisi; mais dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage*» (art. 21.2).

di causare un danno ([17]). In questo secondo caso, il danneggiante non può fruire della limitazione del debito prevista dalla Convenzione.

5. *Sull'applicazione del regime della prescrizione dei danni a terzi in superficie in Italia* – In Italia, sull'applicabilità o meno del termine di prescrizione previsto per i danni a terzi in superficie ai casi in cui il danno sia conseguenza di un reato risulta solo una risalente sentenza della cassazione, la quale ritenne che le disposizioni degli [allora vigenti] artt. 965 e 973 cod. nav. non disciplinassero il caso di responsabilità per fatto-reato causativo di danni né la relativa prescrizione, che era quindi regolata dall'art. 2947 cod. civ. ([18]).

Tale sentenza è stata ampiamente criticata dalla dottrina (a mio avviso giustamente). Nel frattempo sono però cambiate le norme di riferimento. Vent'anni dopo tale sentenza, alla precedente disciplina dell'art. 975 cod. nav. è subentrata nel 2006 quella, molto più completa, prevista dalla Convenzione di Roma del 1952.

Tuttavia, ritengo che se il danneggiato opti per la disciplina di diritto comune anziché per quella della Convenzione di Roma, a ciò consegua che alla fattispecie è applicabile anche la norma sulla prescrizione del Codice civile. L'applicazione delle norme di diritto comune comporta anche l'inapplicabilità del termine di estinzione dell'azione previsto dalla Convenzione di Roma.

Ci si potrebbe chiedere se alla fattispecie sia applicabile il terzo comma (prescrizione del danno provocato da fatto costituente reato) anziché il primo comma dell'art. 2947. Secondo il costante insegnamento della Cassazione, l'applicazione del III comma dell'art. 2947 c.c. postula la piena coincidenza fra illecito penale ed illecito civile. Non può aversi quindi nel caso di fatti illeciti autonomi e distinti, ancorché connessi, rispetto a quello posto a fondamento dell'azione civile ([19]).

([17]) Art. 12.1 della Convenzione.

([18]) Cass. n. 1306 del 1 marzo 1986, pubblicata in *Giustizia civile* 1986, I, 1311, con nota di M. Grigoli, *Sul regime prescrizionale del diritto al risarcimento dei danni a terzi in superficie*; in *Diritto marittimo* 1987, 860, con nota di M. Gavotti Pellerano, *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*; in *Giustizia civile* 1986, I, 2483, con nota di G. Castellano, *La prescrizione in materia marittima e Aeronautica fra codice civile e codice della navigazione: un problema di fondo.*

([19]) Cass. n. 2336 del 7 giugno 1977; conforme: Cass. n. 12919 del 4 dicembre 1992, in *Diritto marittimo* 1994, 432.

Nel caso di specie, dalla documentazione che mi è stata inviata non risulta essere stato ipotizzato alcun reato da parte della Procura della Repubblica. Nel caso di incidenti analoghi a questi, se il P.M. ha il sospetto che l'incidente sia dovuto ad un reato, porta avanti un procedimento penale a carico di ignoti per il reato di cui all'art. 428 c.p. o, in casi analoghi al presente, di cui all'art. 590 c.p.; ma ciò non risulta avvenuto nel caso di specie.

6. *Qualificazione dei danni psichici* – Un altro motivo per il quale al caso di specie può ritenersi applicabile la disciplina di diritto comune è il fatto che la convenzione di Roma disciplina infatti il risarcimento dei soli danni diretti causati a terzi in superficie da un aeromobile ([20]). L'affermazione della Convenzione secondo cui il danneggiato non ha diritto al risarcimento se il danno non è diretta conseguenza di un incidente aereo va letta nell'ambito in cui opera la Convenzione. Se il danneggiato opta per il regime della Convenzione, non ha diritto al risarcimento dei danni indiretti; se invece opta per la disciplina di diritto comune (e quindi, in Italia, quella del codice civile), essi possono essergli risarciti. Anche in questo caso, andare di contrario avviso – specie per i danni alla salute – potrebbe portare ad una soluzione di dubbia costituzionalità.

La malattia psichica dei danneggiati si è sviluppata a seguito dello *shock* subito per la caduta dell'aereo sulla loro casa. Non è quindi un danno diretto, bensì un danno indiretto; ma non per questo non risarcibile secondo il nostro ordinamento. Su tali basi, un'azione extracontrattuale nei confronti degli eredi del pilota non solo a mio avviso non è affatto prescritta, ma ha buone probabilità di avere successo, in quanto dalle indagini in sede penale risulta provata la responsabilità del pilota. Le consulenze tecniche svolte dai periti del P.M. nel procedimento penale nei confronti del medico che certificò l'idoneità del pilota al volo hanno accertato che il pilota non comunicò al medico di aver subito tempo prima un infarto ([21]). Se tale circostanza fosse stata resa nota al

---

([20]) Art. 1.1 della Convenzione di Roma: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention. Nevertheless there shall be no right to compensation if the damage is not a direct consequence of the incident giving rise thereto*».

([21]) Secondo le suddette Consulenze tecniche svolte in sede penale, un infarto del pilota appare come la causa più probabile del sinistro.

medico – come avrebbe dovuto essere – questi non avrebbe rilasciato il certificato di idoneità al volo al pilota.

Si tratta di un comportamento omissivo del pilota che costituisce il primo elemento del nesso causale che ha portato all'incidente ed al successivo danno psichico degli abitanti della casa su cui si è abbattuto l'aereo. Si noti, al riguardo, che ai fini del risarcimento è irrilevante che l'atto omissivo del pilota sia stato o meno doloso. Quello che conta è che egli ne è stato l'autore, e che esso ha dato poi origine al disastro aviatorio.

Unico elemento negativo potrebbe essere il fatto che, una volta impostata l'azione al di fuori della disciplina dei danni a terzi in superficie, è necessario provare la colpa del pilota. Inoltre, viene meno l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del velivolo. Tuttavia, se si tratta di un rischio coperto (ma al momento non è dato saperlo, non essendo disponibili le condizioni di polizza) sarà interesse degli eredi del pilota, responsabili per il risarcimento, chiamarli in causa.

ENZO FOGLIANI

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

MATERIALI

INCOTERMS®: DALL'INCIDENZA DEI DAZI ALLA SCELTA DEL LUOGO DI CONSEGNA: GESTIONE DEI RISCHI E OPPORTUNITÀ PER GLI OPERATORI

This article examines the strategic role of INCOTERMS® in managing customs risks associated with U.S. tariffs in an increasingly uncertain regulatory environment. It analyzes key sources (CISG) and the practical implications of contractual clauses. The discussion highlights the importance of selecting appropriate delivery terms for allocating costs and responsibilities, and proposes risk mitigation tools such as price adjustment and hardship clauses. The conclusion emphasizes consistency as a guiding principle to ensure legal certainty and competitiveness in global negotiations.

Sommario: 1. Premessa. – 2. Gestione contrattuale strategica: un approccio strutturato. – 3. INCOTERMS® come leva di mitigazione e opportunità. – 4. CISG. – 5. Scegliamo un INCOTERMS® ma non il DDP. Basta? – 6. Casi pratici per una corretta indicazione del luogo. – 7. Esempi operativi per una corretta scelta del termine. – 8. Conclusione.

1. *Premessa* – Questo intervento sviluppa un contributo apparso nelle «Attualità» del secondo fascicolo 2025 di *Dir. trasp*. In un contesto globale segnato da instabilità e da un uso sempre più strategico e politico delle barriere commerciali rispetto ai decenni precedenti, le imprese si trovano a fronteggiare sfide complesse. I dazi imposti dagli Stati Uniti, in particolare quelli recenti che colpiscono settori chiave come moda, meccanica e beni durevoli, hanno innalzato il costo medio dei nostri prodotti. Volendo semplificare, per un operatore nazionale che esporta, sorgono tre problemi: a) evitare di dover pagare come esportatori queste misure tariffarie soprattutto se variano in maniera imprevedibile nel tempo rischiando di avere perdite rispetto ai calcoli fatti in sede di offerta (analisi *ex ante*); b) valutare per contratti in essere che subiscono la variazione cosa fare (analisi *ex post*); ma anche c) rimanere competitivi. Infatti, anche se si riversano i rischi collegati sul cliente

americano che importa (nel caso dei dazi), soffrendo lui il rischio di eventuali variazioni – comunque il prodotto esportato rischia di perdere quote di mercato: bisogna quindi migliorare il prezzo valutando meglio il rischio in generale.

Nel titolo usato nel contributo citato associavo la *Consistency* contrattuale al concetto che può rappresentare la nuova moneta del commercio globale. Il termine inglese ha due accezioni. Da un lato quello di «Coerenza/Stabilità»: mantenere una linea, un comportamento, uno stile, una qualità nel tempo; ma anche quello di «Consistenza/Adeguatezza»: essere sufficientemente solido, presente, ma non eccessivo – relativo a quello che serve. In questo ultimo senso i greci dicevano al posto di *consistency*, «*μηδὲν ἄγαν*» (mēdén ágan), che si traduce come «nulla di troppo» o «niente in eccesso», ma tutto quello che necessario. Lo associavano a «*Γνῶθι σεαυτόν*» (Gnôthi seautón) ossia «conosci te stesso». Sul tempio di Apollo a Delfi avevano inciso nella pietra le due frasi. Qui, potremmo dire: conosci il tuo *business* o quello del tuo cliente e fai il necessario.

Come legale interno di una multinazionale con HQ italiano, il mio ruolo è anche quello di anticipare e mitigare gli impatti che situazioni come i dazi creano, attraverso una gestione contrattuale strategica senza ostacolare le attività dell'impresa: questo consiste in un approccio sistematico all'identificazione, valutazione e mitigazione dei rischi associati agli accordi contrattuali, volto a garantire la conformità e a proteggere le organizzazioni da potenziali problematiche di natura finanziaria, legale e operativa, evitando di esagerare con quello che qualcuno definisce «*overmitigation*» (sovramitigazione) o direi io «*overdefensive contracting*» (contrattualistica eccessivamente difensiva).

In questo quadro, gli INCOTERMS® ed. 2020 si rivelano strumenti fondamentali per affrontare il rischio dazi e garantire stabilità nei rapporti commerciali.

2. *Gestione contrattuale strategica: un approccio strutturato* – In estrema sintesi la gestione contrattuale strategica si può articolare in diverse fasi. Le principali per il caso dei dazi sono: a) Valutazione: analisi del contesto geopolitico e delle barriere commerciali come quelle tariffarie; b) Identificazione: mappatura dei rischi contrattuali, inclusi quelli legati alla tassazione delle navi cinesi e alle direttive ambientali; e c) Strategia di risposta: definizione di strategie contrattuali, tra cui la scelta oculata degli INCOTERMS® ed eventualmente di clausole a supporto. Gli INCO-

TERMS® indiscutibilmente offrono chiarezza nelle responsabilità, flessibilità, standardizzazione e una lingua comune tra le parti.

3. *INCOTERMS® come leva di mitigazione e opportunità* – Gli INCOTERMS® (International Commercial Terms) sono regole codificate dalla Camera di Commercio Internazionale (ICC) fin dal 1936, nate per armonizzare le pratiche commerciali internazionali e ridurre le ambiguità nei contratti di compravendita. Sappiamo che si applicano solo se richiamati nel contratto, salvo quanto si dirà sotto. ICC si definisce operatore di pace: secondo un vecchio adagio, dove passano le merci non passano gli eserciti.

Nel corso degli anni, sono stati aggiornati per riflettere l'evoluzione del commercio globale, delle tecnologie logistiche e delle normative doganali, sempre per favorire il commercio internazionale. Le principali tappe evolutive includono: 1936: prima edizione con 6 termini. 1953–1990: successive revisioni per includere nuovi mezzi di trasporto e pratiche commerciali. 2000: semplificazione e riduzione dei termini con una riorganizzazione dai gruppi "E, F, C e D" a una sistemazione su regole per tutti i trasporti rispetto a regole solo per trasporti via mare e acque interne. 2010: introduzione dei termini DAT e DAP, maggiore attenzione alla sicurezza; 2020: ultima revisione, con importanti novità soprattutto sulla modalità di scelta, spiegazioni più chiare sulla demarcazione e connessioni tra contratto di vendita e accessori; aggiornamento delle note esplicative e riordino per dare maggiore chiarezza.

Nel contesto attuale, segnato da instabilità geopolitica e barriere commerciali che variano nel tempo (come i dazi USA o la tassazione sulle navi cinesi), gli INCOTERMS® offrono diversi vantaggi.

In primis, una definizione precisa di chi fa cosa, quando e dove, concentrandosi sui punti comuni a tutti gli operatori commerciali, evitando di trattare certe materie come il passaggio della proprietà. Le limitazioni della responsabilità e le conseguenze delle violazioni contrattuali.

Inoltre, danno la possibilità di adattare i termini alle esigenze specifiche del contratto, delle parti e al contesto.

Sono poi regole uniformi riconosciute a livello globale anche nei tribunali e dalle pubbliche amministrazioni.

La loro interpretazione è uniforme a livello globale perché ICC pubblica note esplicative ufficiali.

Non ultimo aiutano notevolmente la semplificazione della comunicazione tra le parti di diverse giurisdizioni, culture e lingue.

Questi elementi sono essenziali per facilitare la negoziazione e ridurre il rischio contrattuale, soprattutto in contesti complessi come quello attuale.

Trovarli nel contratto già firmato permette di analizzare la situazione con più chiarezza leggendoli in base alla legge applicabile al contratto ed eventuali convenzioni internazionali come la CISG.

4. *Diritto applicabile e CISG* – La CISG *(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods* - Convenzione di Vienna sulla vendita internazionale di merci), nota come Convenzione di Vienna del 1980, è un trattato internazionale che disciplina i contratti di vendita di beni mobili tra parti con sede in Stati diversi. L'obiettivo è fornire regole uniformi per il commercio internazionale, riducendo le incertezze legate alle differenze tra ordinamenti nazionali. Si applica quando *ex* art. 1(1)(a) entrambe le parti contrattuali hanno sede in Stati che hanno ratificato la Convenzione; oppure, *ex* art. 1(1)(b), quando le norme di diritto internazionale privato portano all'applicazione della legge di uno Stato contraente (art. 1 CISG). Le parti del contratto possono escludere o modificare l'applicazione della CISG (art. 6) e porre delle riserve (art. 95). Sono escluse certe tipologie di vendite (es. per uso personale, navi, aeromobili, energia elettrica) e contratti in cui prevale la prestazione di servizi (artt. 2-3). La CISG non disciplina tutti gli aspetti di un rapporto di vendita internazionale (es. passaggio di proprietà e titolo). Il principio cardine è l'autonomia contrattuale (art. 6). Quindi, in assenza di previsione contrattuale su quegli aspetti, non essendo regolati dalla CISG, si guarda alla legge applicabile. Infine, non tutti i Paesi l'hanno adottata. Il Regno Unito non ha mai adottato la CISG. Nonostante sia uno dei principali Paesi che si avvantaggiano del commercio internazionale, ha scelto di non ratificarla per ragioni legate a differenze interpretative e alla preferenza per il proprio sistema di *common law*.

Gli Stati Uniti hanno ratificato la CISG e la Convenzione è in vigore per gli USA, ma hanno fatto una dichiarazione ai sensi dell'art. 95 cit. (come altri Paesi), per cui non applicano l'art. 1(1)(b): la CISG non si applica se il collegamento deriva solo dalle norme di diritto internazionale privato; serve che entrambe le parti siano in Stati contraenti. Ciò significa che, per contratti di vendita internazionale di beni tra un'impresa statunitense e una di un altro Stato contraente, la CISG si applica automaticamente, salvo esclusione espressa nel contratto. Se richiama-

ti dalle parti del contratto o qualora considerati come usi applicabili tra le parti, e sempre salva prova contraria, gli INCOTERMS® prevalgono sulle disposizioni generali della CISG. Se mancano o sono usati impropriamente, se si applica la CISG, si guarderà a quella. Questa fornisce regole generali: *ex* art. 31: il venditore deve consegnare i beni al primo vettore (se trasporto) o metterli a disposizione nel luogo di produzione. *Ex* art. 67, il rischio passa al compratore quando i beni sono consegnati al primo vettore, salvo diversa pattuizione. Devono essere identificati. Si potrebbe quindi avere un'ambiguità su chi sopporta costi e rischi: la CISG disciplina il rischio in modo generale (art. 66-70) e per i costi di trasporto, che restano a carico del compratore, ma non entra nei dettagli del trasporto, dell'assicurazione, o non tratta le responsabilità doganali. Gli INCOTERMS® sono considerati "usi" ai sensi dell'art. 9(2) CISG, perché sono universalmente riconosciuti nel commercio internazionale. Se le parti non li richiamano espressamente, ma operano in un settore dove sono prassi, potrebbero essere applicati come integrazione del contratto. Questo però comunque è frutto di interpretazione. Potrebbe essere utile consultare a tal riguardo Digest UNCITRAL, banca dati UNILEX e dottrina. Si ha quindi un rischio di contenzioso: senza INCOTERMS® o con un termine improprio, il contratto è meno chiaro su costi e obblighi logistici. Se poi le parti non hanno scelto la CISG o addirittura non hanno scelto la legge applicabile e magari nemmeno l'arbitro o il foro competente, l'incertezza aumenta.

5. *Scegliamo un INCOTERMS® ma non il DDP. Basta?* – Il termine DDP (*Delivered Duty Paid* - Reso Sdoganato) è l'unico che pone in capo al venditore l'obbligo del pagamento dei dazi e di fare lo sdoganamento. Anche l'introduzione alle regole INCOTERMS® 2020 ("Introduzione") evidenzia come sia un termine a cui prestare particolare attenzione soprattutto se usato in operazioni di commercio internazionale. Tra gli altri aspetti, in alcuni Paesi sono richiesti requisiti per l'importazione che il venditore potrebbe non avere. L'Introduzione sia per questo che per l'EXW (*Ex Works* - Franco Fabbrica) dice di fare attenzione.

Evitare di scegliere il DDP evidentemente può ridurre il rischio di soffrire direttamente per variazioni nelle politiche commerciali adottate dal Paese importatore. Optare per termini diversi consente banalmente di lasciare al cliente (importatore) la gestione dei dazi e delle formalità doganali. L'esportatore così facendo: evita esposizione a flut-

tuazioni valutarie; non è tendenzialmente soggetto a normative fiscali estere almeno per le operazioni di vendita; semplifica la contabilità e la compliance. Inoltre, potrebbe non essere nemmeno possibile da operatore straniero fare l'importatore nello Stato della controparte.

Tuttavia, non può limitarsi a questo suggerimento banale questo intervento: scegliere anche gli altri termini correttamente riduce il rischio di incomprensioni e controversie, mantenendo competitività.

La versione INCOTERMS® 2020, come si diceva, ha introdotto elementi per facilitare la scelta e quindi anche, tra l'altro, sulla corretta indicazione del luogo nel contratto, sia per la consegna (*delivery*) che per la destinazione (*place of destination*), al fine di evitare ambiguità che possono generare extra-costi, ritardi o controversie. Sempre nell'Introduzione si legge come la scelta di un porto e di un luogo convenuto, subito di seguito alle tre lettere del termine prescelto, può risultare fondamentale per la buona riuscita del contratto, sia in termini di rischio che di spese così come l'indicazione di INCOTERMS® e dell'anno di pubblicazione (es. 2020). Le varie versioni pubblicate negli anni hanno differenze, come abbiamo visto, e possono essere comunque richiamate (es. 2010) anche se non sono l'ultima. Serve precisione per evitare sorprese. È sconsigliato scrivere al posto dell'anno "ultima edizione".

6. *Casi pratici per una corretta indicazione del luogo* – Vediamo dei casi pratici, che mostrano cosa comporta non indicare correttamente il luogo o lasciarlo generico.

6.1. *Caso CIF* – Come risaputo, per i termini di resa del «vecchio» gruppo «C» (quelli che tuttora iniziano per «C» che sta per *cost*/costo) va indicato non il porto di «*delivery*» (consegna), ma il luogo di destino (porto di ricezione della merce), ossia il luogo in cui finisce il trasporto organizzato dal venditore e l'assicurazione se prevista (es. spesso il luogo d'imbarco nel contratto non è indicato, ma se il compratore vuole accertarsi della ragionevolezza nel prezzo del nolo e dell'assicurazione, vorrà forse specificarlo. L'obbligo di consegna si compie mettendo i beni a bordo della nave nel porto di partenza. Il compratore sopporta tutti i rischi di perdita dalla consegna. Può essere concordato che il compratore indichi un punto nel porto di arrivo della merce. In questo caso il compratore ne deve dare comunicazione al venditore in modo adeguato. Scrivere CIF New York Port, USA – INCOTERMS® 2020 vuol

dire che il venditore si impegna a stipulare il contratto di trasporto fino al porto di New York o, se si aggiunge ad es. terminal 1, in quel punto di detto porto, e la relativa assicurazione «cargo clause C» LLoyd's o simili – la minima – coprirà fino a lì. Raffrontiamo questa indicazione con una più generica. Ad esempio si pensi a «*CIF USA / CIF East Coast*» comporta ambiguità: sorgono domande come: dove o quale East Coast?

La logistica diventa incerta, con difficoltà nel coordinare trasporto, assicurazione e scarico. Se il vettore scarica in un porto qualsiasi (es. Norfolk o Savannah), il compratore potrebbe contestare il mancato rispetto delle pratiche commerciali tra le parti (se in essere) o che il porto non è adeguato o ragionevole.

Vi sono poi le possibili contestazioni contrattuali: chi sceglie il porto? Si applica la legge applicabile al contratto? È applicabile la CISG? La CISG non disciplina direttamente la scelta del porto di destinazione, ma impone che le parti agiscano secondo buona fede e prassi commerciale; la legge di New York privilegerebbe la certezza testuale; mentre il codice civile italiano privilegerebbe la buona fede e la ricostruzione dell'intento comune. Questo potrebbe portare a incertezze e ritardi nello sdoganamento (senza un porto preciso, la documentazione di sdoganamento risulta incompleta o errata, causando blocchi e ritardi). E se ci fossero perdite o danni? Nell'esempio sopra sarebbe addirittura meglio per certi versi essere più precisi: il porto di New York ha terminal diversi con costi e tempi di sbarco potenzialmente differenti. *CIF New York Port, terminal 1, USA – INCOTERMS® 2020* invece garantisce trasparenza, ottimizzazione dei costi e riduzione dei rischi operativi e legali.

In sintesi, specificare il porto con rese CIF contribuisce in modo determinante a evitare problemi e migliorare l'efficienza.

6.2 *Caso FOB* – Diversamente nel FOB (*Free On Board* - Franco a Bordo), una previsione generica può essere percepita apparentemente come vantaggiosa per il venditore soprattutto se ha più sedi o si approvvigiona da subfornitori diversi, ma può generare costi e frustrazione per il compratore. L'Interpretazione agli INCOTERMS® 2020 dice che il luogo o il porto di consegna sarà il più vicino possibile al venditore (suoi locali) con rese "E" e "FCA" e il più vicino possibile al compratore con rese "D" ("*Delivered*"). Nel punto specifico l'Introduzione non cita le rese "C". Nelle rese "F" ("*Free*") è il compratore che stipula il contratto di trasporto, salvo che sia concordato diversamente.

Se si sceglie un'indicazione generica, come "FOB qualsiasi porto italiano" o "FOB Italia", il venditore percepisce di godere di maggiore flessibilità nella scelta del porto di partenza e può ottimizzare i costi di carico. Inoltre, non essendo vincolato a un punto specifico, riduce il rischio di contestazioni. Tuttavia, questa genericità comporta effetti negativi: l'ambiguità sul punto di imbarco può generare incomprensioni, costi imprevisti per il compratore legati a movimentazioni interne e difficoltà nel coordinamento con il vettore scelto. Questa può portare a conflittualità e disaffezione nei confronti del venditore. Secondo gli INCOTERMS®, infatti, in assenza di indicazione precisa, nel FOB è il compratore che deve indicare il punto di consegna e la mancanza di chiarezza può complicare la gestione operativa.

Al contrario, un'indicazione precisa, come "FOB Terminal PSA Genova Prà, Porto di Genova – INCOTERMS® 2020", garantisce chiarezza operativa e contrattuale, riduce il rischio di contestazioni e offre maggiore trasparenza nella pianificazione logistica. Tuttavia, questa precisione limita la flessibilità del venditore, che è obbligato a rispettare un punto specifico anche se meno efficiente o più costoso. In progetti ingegnerizzati ad hoc potrebbe essere difficile avere questi dati alla firma.

Questa struttura evidenzia bene il bilanciamento tra flessibilità e certezza: una previsione generica può essere utile per il venditore, ma deve essere gestita con attenzione per evitare impatti negativi sul cliente e sulla relazione commerciale.

Si pensi se addirittura, usando la resa FOB, si prevedesse un punto lontano dal porto, come un magazzino o una città non dotata di porto nemmeno fluviale (FOB Udine).

6.3. *Caso* DAP – Vediamo invece il caso di una resa DAP (*Delivered At Place* - Reso al Luogo di Destinazione). In questo caso il venditore deve completare il trasporto e rischi passano al luogo di destinazione indicato. Scrivere DAP 1234 Industrial Park, Houston, TX, USA – INCOTERMS® 2020 comporta che il venditore si dovrà fare carico del trasporto fino a quel luogo e solo li passerà il rischio. Ipotizziamo invece che il contratto dica solo Houston come *place*.

Conseguenze della genericità saranno *in primis* l'ambiguità sul punto di consegna: "Houston" può riferirsi a un'area metropolitana vasta, con centri logistici distanti anche decine di chilometri.

Si pone il tema poi degli extra-costi: il venditore potrebbe dover sostenere costi imprevisti per la consegna finale (es. trasporto urbano,

permessi, accesso a zone industriali); oppure il vettore può rifiutarsi di consegnare, se il luogo non è chiaramente definito.

7. *Esempi operativi per una corretta scelta del termine* – Al di là della scelta del porto, luogo o punto di consegna corretto, che restano un compito fondamentale delle parti, la stessa identificazione dell'INCOTERM® appropriato può cambiare molto. L'Introduzione alla versione 2020 dice che uno dei problemi più frequenti è sbagliare la scelta del termine rispetto alla situazione concreta. Nei gruppi di lavoro per la versione 2020 degli INCOTERMS® ("Gruppi di lavoro") si è discusso ampiamente. L'Introduzione espressamente ne dà atto spiegando che la ragione, probabilmente più frequente, sia dovuta a ritenere gli INCOTERMS® solo come indicatori di prezzo.

Parlando di costi nella versione 2020 per aiutare nell'individuazione delle spese, esse sono state spostate nell'A9/B9 dando un elenco completo in un unico articolo con la tradizionale forma a specchio del Seller a sinistra nell'A e del Buyer a destra nel B. L'Introduzione alla versione 2020 chiarisce che le parti di un contratto possono modificare attribuendo a uno piuttosto che all'altro, ma avverte anche che, se lo fanno, dovrebbero valutare di dire chiaramente nel contratto se il punto di consegna e il passaggio del rischio mutano per evitare effetti spiacevoli e imprevisti.

Gli INCOTERMS® possono certamente essere utili come indicatori di prezzo ma non si limitano a questo: la realtà è che definiscono obbligazioni e rischi in virtù di situazioni note e ricorrenti in cui è importante scegliere consapevolmente. Facciamo alcuni esempi sull'individuazione corretta.

7.1. *CIF* – Con i CIF (*Cost, Insurance and Freight* - Costo, Assicurazione e Nolo) il vantaggio è che il venditore controlla il trasporto e l'assicurazione fino al porto di destinazione. L'effetto è competitivo: evita che l'acquirente imponga propri vettori o assicuratori con costi più elevati se riesce a gestire questi aspetti. Riduce quindi il costo complessivo dell'operazione per il compratore potenzialmente. Inoltre, consente di negoziare tariffe di trasporto alla rinfusa, riducendo il prezzo unitario. Per contro c'è un rischio: ossia che vi siano variazioni nei costi di trasporto. In assenza di clausole di aggiustamento gli extra-costi dovrebbero essere assorbiti dal venditore. Inoltre, va fatta attenzione perché non

è una resa adatta per container (nei traffici con contenitori la consegna è già avvenuta prima del carico a bordo) e per vie diverse dal mare e dalle acque interne. L'utilizzo improprio potrebbe portare a rischi legali.

Su questi ultimi punti si potrebbe allora valutare un termine di resa diverso: il CIP (*Carriage and Insurance Paid To* - Trasporto e Assicurazione Pagati fino a). È applicabile a qualsiasi modalità di trasporto, con copertura assicurativa obbligatoria, che nella versione 2020 obbliga alla *Cargo Clause A* e quindi con una copertura superiore a quella minima prevista oggi per il CIF, che prevede la *Cargo Clause C* (minima). Nei Gruppi di lavoro è stata oggetto di dibattito. Le Institute Cargo Clauses sono polizze standard; la loro applicabilità dipende dal mercato assicurativo e dalla scelta delle parti. Innalzare sia il CIP che CIF alla *Cargo Clause A* con un impatto sui costi? Tradizionalmente nel trasporto marittimo il compratore ha altre coperture? Un trasporto multimodale è più rischioso di quello marittimo? Alla fine, si è deciso che il CIF (utilizzabile per il trasporto marittimo e vie d'acqua interne) mantenesse *Cargo Clause C* potendo le parti concordare di innalzare la copertura e, viceversa, abbassare la copertura nel CIP (usato per il trasporto multimodale). Nel caso di progetti in cui la merce spedita abbia qualche forma di test, avviamento e collaudo da fare per ottenere parte del pagamento, potrebbe avere maggior beneficio una copertura maggiore. Se si rovinasse o si perdesse parte della merce ci sarebbe la possibilità di un recupero: il progetto assicurato adeguatamente aumenta la possibilità di essere finito, permettendo test e incassi collegati. Evidentemente qui l'effetto competitivo sarebbe la riduzione dei rischi di contestazioni per danni durante il trasporto, evitando extra-costi legali o sostituzioni; inoltre aiuterebbe la standardizzazione dell'assicurazione semplifica la gestione sinistri.

7.2. *CFR* – Tuttavia, potrebbe essere che il compratore ha altre assicurazioni. A quel punto forse preferirebbe un CFR (*Cost and Freight* – Costo e Nolo). L'effetto competitivo consente di evitare costi assicurativi duplicati se l'acquirente ha già una copertura globale. Inoltre, riduce la necessità di clausole di revisione dei prezzi legate a variazioni nei costi di trasporto.

Per contro, però, non sapere se la merce è assicurata adeguatamente può essere un rischio. Per quanto non sia del venditore, il rischio di perdita, similmente al caso sopra potrebbe avere un effetto negativo anche per questo.

Inoltre, il CFR come il CIF non va bene per tutte le vie di trasporto. Forse andrebbe preferito il CPT (*Carriage Paid To* - Trasporto Pagato fino a) in alcuni casi di trasporto con contenitori e vie diverse da quella via acqua. Il venditore poi sceglie il vettore fino al punto concordato.

7.3. *FOB* – Venendo al «vecchio» gruppo «F». Abbiamo accennato al FOB. Il venditore consegna la merce a bordo nave nel porto di partenza. Si evita costi di stoccaggio o movimentazione nel porto di destinazione; riduce inoltre il rischio di contestazioni su tempi di consegna. Tuttavia, non è adatto al trasporto per container e per vie diverse dal mare e dalle acque interne. Non ultimo, il compratore potrebbe ritardare o non inviare la nave. In caso di pagamento ad es. con lettera di credito a fronte di presentazione di documenti di trasporto, salvo prevedere altri documenti in alternativa da presentare, potrebbe non consentire di ricevere il pagamento.

7.4. *FCA* – Il venditore potrebbe optare per il termine FCA (*Free Carrier* - Franco Vettore) che dà flessibilità nella consegna al vettore scelto dall'acquirente ed è utilizzabile con tutti i tipi di trasporto. Uno degli aspetti trattati nei Gruppi di lavoro è stato se andasse esplicitato o meno che il compratore potesse usare un proprio veicolo per il trasporto al posto di quello di un terzo. Questo era dubbio nella versione 2010. La determinazione è stata quella di chiarirne la possibilità (similmente alle rese "D" per il venditore). Consente di evitare costi di trasporto interno e di movimentazione in magazzini non ottimizzati. Inoltre, riduce il rischio di ritardi doganali se il vettore è già noto all'importatore. Come però per il FOB, c'è il rischio che il compratore ritardi o non organizzi il trasporto.

7.5. *DDP e DAP* – Abbiamo accennato al DDP e al DAP: con questo ultimo sappiamo che il venditore gestisce la consegna fino al luogo concordato, ma non lo sdoganamento. Si evita quindi che la controparte acquirente imponga condizioni logistiche onerose o inefficienti. Il controllo sulla consegna consente di ridurre tempi e costi di distribuzione forse. Il contro, però, è che si dovrebbe concordare entro quando il compratore deve fare lo sdoganamento per consentire la fine del trasporto fino al luogo concordato di destinazione, se diverso dal porto/aeroporto di arrivo nel Paese e se nel luogo non c'è la dogana. In assenza ci potrebbero essere contestazioni sui tempi di sdoganamento e

consegna finale, con magari applicazione di penali contrattualizzate per ritardi nelle consegne e difficoltà di provare che la colpa del ritardo è nella controparte.

8. *Conclusione* – In tempi instabili, la «Consistenza/Adeguatezza contrattuale» vista sopra in premessa, ossia prediligere un contratto sufficientemente solido, che contenga quanto necessario e non eccessivamente protettivo, che abbia coerenza interna del testo contrattuale e idoneità rispetto al contesto e agli obiettivi, non è un lusso, ma una necessità che si trasforma in risparmio di tempi e costi e, in alcuni casi, in un investimento. Gli INCOTERMS®, se correttamente utilizzati e integrati in una strategia di gestione del rischio contrattuale, che porti anche all'introduzione di clausole mirate nel contratto, studiate per il caso specifico, rappresentano uno strumento significativo per affrontare le sfide poste da variabili come i nuovi dazi USA. In pratica, l'uso corretto degli INCOTERMS® aiuta a superare un doppio test. Il contratto è internamente coerente? È esternamente appropriato per lo scopo e il contesto? Essi, dando soluzioni concrete, sono capaci di proteggere l'impresa e garantire continuità operativa. Allo stesso tempo facilitano anche il confronto con le controparti, in quanto strumenti uniformi generalmente riconosciuti.

Nel contributo di Attualità citavo una frase attribuita ad Albert Einstein. Qui possiamo usarne una attribuita a Picasso: «i piani sono inutili, ma la pianificazione è indispensabile». In altri termini il risultato non dipende da schemi rigidi, ma dal processo di pensiero e preparazione che guida l'azione in modo da poter affrontare concretamente lo sviluppo della situazione che si presenta all'operatore del commercio internazionale. In definitiva, la «Consistenza/Adeguatezza contrattuale» è la chiave per trasformare l'incertezza in vantaggio competitivo. In un mercato dove l'incertezza è inevitabile, un contratto solido e calibrato diventa uno strumento di gestione del rischio e un generatore di opportunità, come una nuova moneta del commercio internazionale.

MICHELE IUS

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

MATERIALI

QUOTAZIONI DEL DSP, DEL FRANCO POINCARÉ E DEL FRANCO GERMINAL

Si ritiene utile pubblicare le quotazioni ai primi di ogni mese, in euro (arrotondate al centesimo), del diritto speciale di prelievo (DSP), del franco Poincaré e del franco Germinal, al fine di fornire un riferimento concreto ai limiti risarcitori previsti nelle convenzioni internazionali. Per la valutazione del franco Poincaré e del franco Germinal ci si è basati sul prezzo dell'oro al mercato libero, conformemente all'orientamento prevalente della nostra giurisprudenza.

Valuta	2 maggio 2025	2 giugno	1 luglio	1 agosto
DSP	1,19	1,19	1,17	1,19
Franco Poincaré	5,44	5,57	5,53	5,52
Franco Germinal	26,80	27,45	26,44	27,18

Nota esplicativa per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

A = 1 oncia troy = 31,1035 grammi

$$B = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy domanda a Londra}}$$

$$C = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy offerta a Londra}}$$

$$F = \text{prezzo dell'oro in } \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy}} = \frac{B+C}{2}$$

G = contenuto in oro di 1 franco Poincaré = 0,05895 grammi

H = contenuto in oro di 1 franco Germinal = 0,2903226 grammi

$$M = \frac{\text{euro}}{\text{US \$}} \text{ (rilevazione Banca centrale europea)}$$

In base ai quali:

$$\text{valore in euro di 1 franco Poincaré} = \frac{FGM}{A}$$

$$\text{valore in euro di 1 franco Germinal} = \frac{FHM}{A}$$

ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 3

COLLABORATORI

Luca Ancis, prof. associato di Diritto della navigazione, Univ. di Cagliari.

Leonardo Carbone, ammesso al dott. di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico Europeo, Univ. di Udine.

Petra Marija Corbo, ammessa al dott. di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico Europeo, Univ. di Udine.

Fernando Elorza Guerrero, Prof. titular de Derecho del trabajo y de la seguridad social, Univ. Pablo de Olavide.

Enzo Fogliani, avv. Roma.

Rachele Genovese, ass.ta di ricerca, Univ. di Genova.

Roxana Loredana Gherca, stud.ssa nel corso di laurea magistrale in Giurisprudenza, Univ. di Roma La Sapienza.

Michele Ius, avv. Udine.

Andrea la Mattina, prof. ordinario di Diritto della navigazione, Univ. di Napoli Federico II.

Francesco Mancini, prof. a contratto di Transportation law, Univ. di Roma La Sapienza.

Giovanni Marchiafava, ric. di Diritto della navigazione e dei trasporti, Univ. di Genova.

Giandomenico Milillo, ammesso al dott. di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico Europeo, Univ. di Udine.

Pietro Palandri, avv. Genova.

Michela Pandolfino, ammessa al dott. di ricerca in Scienze giuridiche, Univ. di Messina.

Fiorenza Prada, prof.ssa associata di Diritto della navigazione, Univ. di Macerata.

Andrea Profeta, ammesso al dott. di ricerca in Persona, mercato, istituzioni, Univ. di Benevento Del Sannio.

GIUSEPPE REALE, prof. ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti, Univ. del Molise.

MASSIMILIANO RIMABOSCHI, dott. di ricerca in Diritto dei trasporti, Trieste.

NICOLA ROMANA, ric. di Diritto della navigazione, Univ. di Palermo.

CHIARA TINCANI, prof.ssa ordinaria di Diritto della navigazione, Univ. Politecnica delle Marche.

EMILIA VERMIGLIO, dott.ssa di ricerca in Scienze giuridiche, Messina.