

ISSN 1123-5802

ANNO  
XXXIX  
N. 2

**ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**  
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,  
Università di Roma  
**I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO  
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

# DIRITTO DEI TRASPORTI

2026



  
**Pacini  
Giuridica**

**DIRETTORE EMERITO:** LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

**CONSIGLIO DI DIREZIONE:** ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario senior 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.

**DIRETTORE EDITORIALE:** LUCA ANCIS, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

**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 honorario 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 Roma Tor Vergata; 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:** SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia e VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari, *curatori di rubrica*; ANDREA LA MATTINA, Federico II, Univ. di Napoli; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; GIANFRANCO BENELLI, Univ. di Sassari; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; BRUNO FRANCHI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. SIA, Univ. di Catanzaro; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; LAURA TROVÒ, Univ. di Sassari; BEATRICE BALDONI, Macerata; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; SILVIA CICERI, Padova; LARA DISCEPOLO, Macerata; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; GREGORIO DE ROSA, Roma; ROBERTO FUSCO, Trieste; FRANCESCA GIULIA GAVAUDÒ, Cagliari; RACHELE GENOVESE, Sassari; FILOMENA GUERRIERO, Roma; MARCELLA LAMON, Sassari; FRANCESCO MANCINI, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; ALICE SANAPÒ, Roma; ROKSOLANA VASILUK, 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;
- 10.000 battute per le cronache;
- 3.500 battute per le attualità (solo on line).

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'adequatezza 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 2026 – 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 – tel. 050 313011

# INDICE

## Saggi

- GIANFRANCO BENELLI, *Cabin charter tra noleggio, trasporto e viaggio organizzato – Cabin charter between yacht charter, transport and package travel* ..... Pag. 373
- DANIELE CASCIANO, *Dematerializzazione dei documenti di trasporto e commercio internazionale – The dematerialisation of transport documents and international trade* ..... » 403

## Interventi

- BRUNO FRANCHI, *Aeromobili unmanned: profili normativi e di safety (parte II) – The dematerialisation of transport documents and international trade (Part II)* ..... Pag. 427
- LUCIA ESPOSITO, *La responsabilità del vettore aereo nel sistema europeo: compensazione standardizzata e governo del rischio organizzativo – Air Carrier Liability in the European System: Standardized Compensation and the Governance of Organizational Risk*..... » 451
- FIORENZA PRADA, *From drones to maritime autonomous surface ships: emerging liability issues* ..... » 471

## Fatti e misfatti

- MARIASOLE CAVARRETTA, *Sirene in banchina: il primo soccorso sbarca a Gioia Tauro, ma il sistema regge?* ..... Pag. 479
- MASSIMO DEIANA, *O.S., Obesity surcharge* ..... » 480
- MARIASOLE CAVARRETTA, *AAA Valigia cercasi (possibilmente dove dice l'app)*..... » 482
- ROCCO LOBIANCO, *Amazon abbandona in Italia la sperimentazione della consegna con droni; “nessun problema”, si va avanti... con la criminalità (sic!!!)* ..... » 483

**Giurisprudenza al vaglio**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                  |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| C. giust. (UE) 23 ottobre 2025, C-469/24 .....                                                                                                                                                                                                                                   | Pag. 487 |
| con nota di VALENTINA CORONA, <i>Il difetto di conformità e la riduzione del prezzo tra riequilibrio contrattuale e risoluzione – Lack of conformity and price reduction between contractual rebalancing and termination</i> .....                                               | » 494    |
| Cass., sez. lav., 4 agosto 2025 n. 22541 .....                                                                                                                                                                                                                                   | » 501    |
| con nota di CHIARA TINCANI, <i>Ancora sulla pretesa configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto – Another ruling on the alleged configurability of the procurement of transport services</i> .....                                                                      | » 504    |
| Cass., sez. III, 13 febbraio 2026 n. 3268 .....                                                                                                                                                                                                                                  | » 513    |
| con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Negoziazione assistita e decadenza dall'azione nelle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti – Assisted negotiation and limitation of actions in international transport law conventions</i> .....                                     | » 516    |
| Trib. Civitavecchia 13 aprile 2026 .....                                                                                                                                                                                                                                         | » 521    |
| con nota di ALICE SANAPÒ, <i>Il danno all'aeromobile tra responsabilità dell'handler e limiti risarcitori nello Standard Ground Handling Agreement – Damage to Aircraft between Handler Liability and Compensation Limits under the Standard Ground Handling Agreement</i> ..... | » 524    |
| Cass., sez. II pen., 13 febbraio 2025 n. 7383 .....                                                                                                                                                                                                                              | » 535    |
| con nota di ENRICO AMATI, <i>Il concorso di persone nel reato di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo – Complicity in the Crime of Failure of Assistance to Ships or Persons in danger</i> .....                                                                 | » 538    |

**Cronache**

|                                                                                                                                                                                          |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| MARCO DI GIUGNO, Convegno « <i>Il DDL porti e la necessità di aggiornare il principio di sussidiarietà</i> », Roma 11 marzo 2026 .....                                                   | Pag. 545 |
| GIANDOMENICO MILILLO, <i>VII Adriatic Maritime Law Conference</i> , Izola (Slovenia) 9-11 April 2026 .....                                                                               | » 549    |
| MARIAGIULIA PREVITI, Convegno « <i>Emerging aerospace technologies: legal and operational aspects</i> », Messina 30 aprile 2026 .....                                                    | » 555    |
| CHIARA TINCANI, Seminario: « <i>Gli algoritmi nel trasporto di persone e nel turismo e la cosiddetta profilazione</i> », Ancona 8 maggio 2026 .....                                      | » 563    |
| LUCA ANCIS - SILVIA CICERI, Convegno « <i>Diritto penale della navigazione ad oltre ottanta anni dall'entrata in vigore del codice della navigazione</i> », Venezia 15 maggio 2026 ..... | » 567    |

|                                                                                                                                                                         |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| MICHELA PANDOLFINO, Convegno « <i>Incertezza geopolitica e traffici marittimi: sostenibilità e assicurazione</i> », Messina 18 maggio 2026 .....                        | » 573    |
| GIANDOMENICO MILILLO, Convegno: « <i>Regate veliche: organizzazione, gestione, responsabilità</i> », Trieste 5 giugno 2026 .....                                        | » 579    |
| VALENTINA CORONA, Convegno « <i>Le garanzie marittime a 100 anni dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 sui privilegi e le ipoteche</i> », Genova 26 giugno 2026 ..... | » 583    |
| <b>Massimario</b> .....                                                                                                                                                 | Pag. 587 |
| <b>Osservatorio legislativo</b> .....                                                                                                                                   | Pag. 611 |
| <b>Segnalazioni bibliografiche</b> .....                                                                                                                                | Pag. 615 |
| <b>Materiali</b>                                                                                                                                                        |          |
| Parere di DANIELE CASCIANO, <i>I tempi di attesa ai fini della caricazione e della scaricazione nell'autotrasporto merci per conto terzi</i> .....                      | Pag. 655 |
| MASSIMILIANO PIRAS, <i>Il nuovo SALEFORM 2025</i> .....                                                                                                                 | » 665    |
| Quotazioni DSP.....                                                                                                                                                     | Pag. 667 |
| <b>Collaboratori</b> .....                                                                                                                                              | Pag. 669 |



## SAGGI

GIANFRANCO BENELLI

### IL CABIN CHARTER TRA NOLEGGIO, TRASPORTO E VIAGGIO ORGANIZZATO

*With the aim of accommodating forms of commercial use of pleasure craft already established in nautical tourism practice, the 2020 amendment to the Italian Pleasure Boating Code (Legislative Decree No. 160/2020) introduced the concept of cabin charter. After reconstructing the legal framework governing yacht charter and its legislative evolution, the article examines the distinctive features of cabin charter, highlighting how the allocation of individual cabins to a plurality of users weakens the traditional characteristics of chartering and brings the arrangement closer, depending on its actual operation, to passenger carriage, cruise contracts and package travel. The paper finally stresses the need for a more comprehensive legislative framework capable of encompassing the emerging forms of commercial use of pleasure vessel, with regard to hospitality, catering and entertainment activities. In this respect, the recent reforms introduced by the Act on the Enhancement of Marine Resources, including the recognition of chartering under an agreed itinerary, represent a significant development.*



**SOMMARIO:** 1. Premessa: il codice della nautica da diporto e le sue modifiche. – 2. Il contratto di noleggio di unità da diporto. – 3. Il noleggio a cabina. – 4. Il noleggio dei natanti da diporto e delle moto d'acqua. – 5. Utilizzo commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici. – 6. Qualche spunto di riflessione.

1. *Premessa: il codice della nautica da diporto e le sue modifiche* – Con l'approvazione del codice della nautica da diporto (d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171) <sup>(1)</sup>, si diede attuazione alla delega contenuta nella l. 8 luglio

---

<sup>(1)</sup> Pubblicato in G.U. 31 agosto 2005, n. 202, ed entrato in vigore il 15 settembre 2005. Sul codice della nautica da diporto v. M. GRIMALDI, *Il Codice della nautica da diporto. Commento organico al d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171*, Napoli, 2005; M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e del turismo nautico*, Bari, 2005, nonché *Ombre e luci del codice della nautica*

2003, n. 172, recante «Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto» <sup>(2)</sup>, poi completata con l'abrogazione della l. n. 50/1971, a far data dall'entrata in vigore del nuovo regolamento (d.m. 29 luglio 2008, n. 146).

Il codice della nautica da diporto, pur ricalcando in gran parte la struttura della prima legge sul diporto, innovò profondamente la disciplina della navigazione a scopo ricreativo, intervenendo sul regime amministrativo delle unità (progettazione, costruzione, commercializzazione, iscrizione, abilitazione alla navigazione, pubblicità), sulla disciplina delle patenti nautiche, sulle norme in materia di responsabilità civile e di assicurazione obbligatoria, sugli illeciti amministrativi ed il regime sanzionatorio, sulla classificazione e sull'utilizzazione commerciale delle unità, introducendo una speciale disciplina dei contratti di locazione e di noleggio <sup>(3)</sup>.

Il codice, a sua volta, dopo alcuni aggiornamenti di lieve portata, ha subito un più significativo intervento di riforma con il d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229, recante «Revisione ed integrazione del decreto legislativo

---

da diporto, in *Dir. trasp.* 2007, 89 ss.; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 736 ss.; P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.* 2006, 703 ss.; E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria dal regio codice della marina mercantile al codice per il diporto*, in *Trasp.* 98/2006, 51 ss.; B. COSSU, *Il nuovo Codice della nautica da diporto*, in *Dir. tur.* 2006, 277 ss.; G. MASTRANDREA, *Il regime giuridico della navigazione da diporto*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.* 2008; A. XERRI, *Il codice della nautica da diporto tra diritto speciale e diritto comune*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione* (a cura di M.M. Comenale Pinto - E.G. Rosafio), Roma, 2015, 1 ss.; A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto nel sistema del codice della navigazione*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 19 ss.; G. VERMIGLIO, *Il diporto tra decodificazione e ricodificazione*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 47 ss.; M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 435 ss.

<sup>(2)</sup> Pubblicato in G.U. 14 luglio 2003, n. 161. Sulla legge delega v. E. ROMAGNOLI, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03*, in *Dir. mar.* 2003, 1522 ss.; ID., *La legge 8 luglio 2003 n. 172 recante «disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto ed il turismo nautico»: le disposizioni che non hanno modificato in modo diretto la legge 50/71*, in *Trasp.* 97/2005, 27 ss.; R. ABBATE, *Alcune osservazioni sulla legge 8 luglio 2003, n. 172, «Disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico»*, in *Dir. mar.* 2004, 1130 ss. e A. ANTONINI, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, in *Dir. mar.* 2005, 663 ss.

<sup>(3)</sup> Per una panoramica sui contratti di locazione e noleggio di unità da diporto v. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, in *Manuale di diritto del turismo* (a cura di V. Franceschelli - F. Morandi), VIII ed., Torino, 2022, 329 ss. Sulla precedente disciplina degli usi commerciali delle unità da diporto v. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, Milano, 2022, 58 ss.

18 luglio 2005, n. 171» <sup>(4)</sup>, in attuazione dell'art. 1 della l. 7 ottobre 2015, n. 167.

Con il d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160 <sup>(5)</sup> è stato poi varato il cosiddetto «correttivo» del codice della nautica da diporto, finalizzato a completare ed integrare quel processo di riforma della disciplina del diporto nautico intrapreso con il d.lgs. n. 229/2017, tenendo conto di alcune esigenze non adeguatamente prese in considerazione nei precedenti provvedimenti <sup>(6)</sup>.

Tra le novità più interessanti del «correttivo» spiccano alcune disposizioni che riguardano l'utilizzo commerciale delle unità da diporto <sup>(7)</sup>,

---

<sup>(4)</sup> Pubblicato in G.U. 29 gennaio 2018, n. 23, entrato in vigore il 14 febbraio 2018. Per una prima articolata disamina del contenuto della riforma si veda il volume *La riforma del codice della nautica da diporto. Commentario al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, alla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167 e aggiornato alla legge 27 dicembre 2017 n. 205 (Legge di Bilancio 2018)* (a cura di R. Caragnano), Tricase, 2018. Sugli aspetti di maggior rilievo messi in luce dal provvedimento v. M. M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, 823 ss.; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, in *Dir. mar.* 2018, 545 ss.; E. ROMAGNOLI, *La riforma del codice della nautica e i controlli di sicurezza in mare*, in *Dir. mar.* 2018, 758 ss.; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 45 ss.; R. CARAGNANO - G. DANESE, *Riforma del codice della nautica da diporto*, in *Dir. prat. lav.* 2018, 767 ss.; F. MANCINI, *Novità importanti nel codice della nautica da diporto*, ne *Il libro dell'anno del diritto - 2019*, Roma, 2019, 421 ss.; L. ANCIS, *Esercizio e responsabilità armatoriale fra i principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspr.* 2021, 481 ss.

<sup>(5)</sup> Recante «Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167», pubblicato in G.U. Serie Generale n. 304 del 7 dicembre 2020.

<sup>(6)</sup> L'art. 1, comma 5, della legge delega l. 7 ottobre 2015, n. 167, attuata con il d.lgs. 229/2017, autorizzava il Governo a adottare disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo di revisione ed integrazione del codice del diporto. Come si rileva dai lavori preparatori, tra le finalità perseguite dall'esecutivo, figurava anche quella di introdurre una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato e dalla Commissione europea in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo.

<sup>(7)</sup> Sulla disciplina dell'utilizzo commerciale delle unità da diporto si vedano i contributi contenuti nel volume *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, cit., e, tra questi, in particolare: M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ivi, 435 ss.; S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, ivi, 485 ss.; L. TULLIO, *Il noleggio*

essendo state introdotte all'art. 2 nuove fattispecie, che vanno ad aggiungersi a quelle tradizionalmente previste dal legislatore nella versione iniziale del codice (locazione, noleggio, insegnamento professionale della navigazione da diporto, assistenza nell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo), ed a quelle successivamente introdotte con il d.lgs. n. 229/2017 <sup>(8)</sup>. Con quest'ultimo decreto, che aveva già modificato e integrato diverse parti del codice della nautica, era stata allargata la casistica delle forme di utilizzazione commerciale, con l'introduzione dell'assistenza all'ormeggio delle unità da diporto nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto (c-bis); e dell'attività di assistenza e di traino di unità da diporto (c-ter) <sup>(9)</sup>. Per la regolamentazione puntuale delle suddette attività si è dovuta attendere l'approvazione delle modifiche al regolamento di attuazione del codice con cui dovevano essere stabiliti «i criteri e le modalità di svolgimento del servizio, i requisiti tecnico-professionali degli operatori che svolgono il servizio e i requisiti dell'imbarcazione utilizzata per il servizio» <sup>(10)</sup>. La disciplina del servizio di assistenza e traino per imbarcazioni e natanti in mare (regime amministrativo, requisiti dell'equipaggio e dell'unità da diporto, ecc.), è oggi

---

nel codice della nautica da diporto, ivi, 501 ss.; S. VERNIZZI, *L'impiego promiscuo delle unità da diporto*, ivi, 511 ss.; G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, ivi, 523 ss. Si rinvia, inoltre, ai lavori di F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, *Navigazione da diporto e viaggio organizzato. Disposizioni processuali*, Milano, 2013, 109 ss., nonché A. CLARONI - M. BADAGLIACCA - N. ROMANA - A. CORRADO - S. ROSSI, *Il diporto nautico: regole di sicurezza e responsabilità*, in *L'acqua. Mare, laghi e fiumi* (a cura di F. Morandi - U. Izzo), Torino, 2015, 179 ss. e G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 53 ss.

<sup>(8)</sup> D. lgs. 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato in G.U. Serie Generale n. 23 del 29 gennaio 2018. Per un commento generale al testo riformato del codice della nautica da diporto, v. *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit. Per un approfondimento sull'utilizzazione commerciale delle unità da diporto alla luce della riforma v. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 823 ss.

<sup>(9)</sup> Le lettere c-bis) e c-ter) sono state aggiunte dall'art. 2, primo comma, lett. b), del d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229. Sulle nuove forme di utilizzazione commerciale introdotte con il d.lgs. n. 229/2017, v. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, V ed., Milano, 2023, 274; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 45 ss.; L. SALVATORI, *Assistenza e traino unità da diporto*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 359 ss.

<sup>(10)</sup> Così l'art. 49-undecies, comma 4, del codice, sulle modalità di esercizio delle attività di assistenza e traino di imbarcazioni e natanti in mare. Cfr. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 520; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, cit., 45 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 831.

contenuta negli art. da 91- *quinquies* a 91- *nonies* del regolamento per la navigazione da diporto (d.m. 29 luglio 2008, n. 146), come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

Con il «correttivo» del 2020 l'articolo 2) si è arricchito di una nuova fattispecie: l'esercizio di «attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio» (*c-quater*) <sup>(11)</sup>, prendendo così atto di una nuova forma di impiego del mezzo nautico da diporto che si sta rapidamente diffondendo nelle località marine più frequentate dai diportisti <sup>(12)</sup>.

L'innovazione più rilevante però riguarda una delle due modalità basilari di utilizzo commerciale, e cioè il contratto di noleggio <sup>(13)</sup>, la cui disciplina, contenuta negli art. 47-49-*bis* del codice del diporto, ha subito una significativa integrazione per accogliere la nuova nozione del cosiddetto noleggio «a cabina».

Il noleggio «a cabina», o *cabin charter*, è un tipo di prodotto molto diffuso e apprezzato nel mercato del charter nautico, in cui spesso si organizzano e mettono in vendita «pacchetti» contenenti crociere a bordo di imbarcazioni da diporto, consentendo ai clienti l'acquisto del solo posto in cuccetta o della sola cabina. Il noleggiatore della singola cabina si troverà così a condividere la «crociera» in barca con altri noleggiatori che come lui avranno aderito alla vacanza acquistando altre cabine sulla stessa unità per lo stesso periodo.

Il contratto di noleggio, prima delle modifiche intervenute ad opera del d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160 <sup>(14)</sup>, era definito dal codice della

---

<sup>(11)</sup> Lettera aggiunta dall'art. 2, primo comma, lett. a), del d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160.

<sup>(12)</sup> Su questa e sulle altre nuove forme di utilizzo dell'unità da diporto per finalità meno convenzionali rispetto alla navigazione in senso stretto cfr. F. PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento*, in *Dir. trasp.* 2022, 531 ss. e A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, in *Dir. trasp.* 2024, 419 ss.

<sup>(13)</sup> Limitandoci ai più significativi contributi successivi al codice della nautica da diporto, si segnalano: M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 115 ss.; L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto, ne Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, cit., 501 ss.; F. PELLEGRINO, *Charter di unità da diporto*, cit., 127 ss.; M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 469 e M. M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 830 s.

<sup>(14)</sup> Che hanno comportato la riscrittura completa dell'art. 47 e le conseguenti modifiche degli articoli 48, 49 e 49-*bis*.

nautica da diporto come il contratto con cui una parte (noleggiante), in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte (noleggiatore), l'unità da diporto per un determinato periodo di tempo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto <sup>(15)</sup>. Con la precisazione che l'unità oggetto del contratto, per tutto il periodo del noleggio, rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze, essendo egli l'armatore, resta l'equipaggio (art. 47, primo comma) <sup>(16)</sup>.

Con il citato «correttivo» di cui al d.lgs. n. 160/2020 nell'art. 47 viene aggiunta l'ipotesi del noleggio «a cabina», ricorrente nel caso in cui il noleggiante metta a disposizione di «più noleggiatori a cabina» parti dell'unità da diporto, sempre per un determinato periodo di tempo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto <sup>(17)</sup>.

Con riferimento al noleggio «a cabina» si precisa, al nuovo comma 4 dell'art. 47 (inserito dall'art. 17 del «correttivo»), che sono stipulati tanti contratti di noleggio quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine oggetto dei contratti stessi. In ciascun contratto deve essere indicato il numero esatto delle persone da imbarcare, in modo tale che il contraente di un noleggio «a cabina» possa stipulare un contratto per acquisire la disponibilità di una cabina o di un gruppo di cabine a bordo della stessa unità anche per altre persone, senza però dover necessariamente noleggiare l'intera unità da diporto.

---

<sup>(15)</sup> Cfr. M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 115 ss.

<sup>(16)</sup> Per una maggior comprensione del contratto di noleggio è anche utile tener conto dei formulari più comunemente utilizzati dalle società di *charter* per la stipulazione dei contratti. Tra i più diffusi si segnalano quelli redatti dall'associazione italiana dei mediatori marittimi (Isyba), di cui purtroppo sono pubblicate solo versioni non aggiornate: l'ISYBA-YTIME del 2004 è in parte riprodotto in *Dir. trasp.* 2005, 1167, e commentato da L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 373 ss.; e da B. COSSU, *I contratti di locazione e noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. tur.* 2006, 307 ss. Per una compiuta analisi della disciplina contenuta nel formulario più diffuso nel mercato internazionale del *charter* nautico di *yacht* e *superyacht*, il *MYBA form*, v. F. LORENZON - R. COLES, *The Law of Yachts and Yachting*, London, 2012, 171 ss.

<sup>(17)</sup> Nella relazione al «correttivo» si legge che l'intento dell'integrazione è stato quello di recepire il mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio di unità da diporto, che oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi «a la cabina», molto diffusi tra le unità di piccole dimensioni.

2. *Il contratto di noleggio di unità da diporto* – L'introduzione del noleggio «a cabina» impone una più ampia riflessione sulla nozione di noleggio di unità da diporto, partendo dal noleggio cosiddetto «unitario», quello cioè che contempla la messa a disposizione dell'unità da diporto nella sua interezza ad un unico soggetto<sup>(18)</sup>.

La figura di noleggio di unità da diporto si differenzia dalla corrispondente fattispecie del codice della navigazione per diversi profili<sup>(19)</sup>, ma se una parte della dottrina riteneva che vi fosse un rapporto di specialità tra le due fattispecie<sup>(20)</sup>, altri autori le considerano due tipologie contrattuali distinte<sup>(21)</sup>.

La disciplina del codice del diporto contempla il solo noleggio «a tempo»<sup>(22)</sup>, mentre non prevede l'ipotesi del noleggio «a viaggio»<sup>(23)</sup>,

---

<sup>(18)</sup> Tale nozione è sicuramente quella più aderente al modello inizialmente contemplato dal codice del diporto, così come a quello del codice della navigazione (specie con riferimento al noleggio a tempo), in cui il noleggiatore intende acquisire la disponibilità di tutta la nave e del relativo equipaggio per poterla utilizzare secondo le sue necessità in un arco temporale delimitato. In particolare, sulla nozione di «noleggio unitario per finalità di crociera», vedi G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto, ne Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 537 s., nonché *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. it. dir. tur.* 2015, 139 s.

<sup>(19)</sup> S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 241; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 251; L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 501; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, cit., 113 s.; Id., *Charter di unità da diporto*, cit., 127; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, IV ed., Milano, 2026, 129; A. ANTONINI - R. LOBIANCO, *Le figure contrattuali del trasporto marittimo*, in *Trasporti e turismo* (a cura di M. Riguzzi - A. Antonini), Torino, 2008, 171 e A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 755.

<sup>(20)</sup> V. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.* 2014, 490 s.

<sup>(21)</sup> Cfr. L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 507 ss., per il quale il compimento di viaggi è elemento essenziale e caratterizzante del noleggio nel codice della navigazione, mentre nel noleggio di unità da diporto è accidentale, essendo viceversa essenziale «solo la messa a disposizione dell'unità per un certo tempo, indipendentemente dal fatto che sia pattuita o meno la sua navigazione». Lo stesso Antonini ora riconosce che il noleggio di unità da diporto sia «un contratto diverso sia rispetto al tipo legale del noleggio del codice della navigazione [...], sia dai numerosi contratti diffusi nella pratica mercantile (*charterparties*), denominati noleggi» (A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 129).

<sup>(22)</sup> V., tra i tanti, F. BERLINGIERI, voce *Noleggio di nave*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 277.

<sup>(23)</sup> Anche se l'ipotesi del noleggio «a viaggio» potrebbe però configurarsi nella nuova figura del noleggio «a itinerario concordato» introdotta nell'art. 47 dalla legge sulla

non compatibile con l'ipotesi del noleggio «da fermo», prevista invece dall'art. 47 del codice del diporto nella stessa definizione della fattispecie <sup>(24)</sup>.

La possibilità di noleggio «statico» dell'unità da diporto è una delle principali differenze tra le due fattispecie. Nel codice del diporto sono state tipizzate forme di messa a disposizione dell'unità equipaggiata per mere finalità di soggiorno o per lo svolgimento di altre attività ricreative a bordo che non implicano necessariamente la navigazione dell'unità. Tra questi impieghi il più diffuso è sicuramente quello che va sotto la denominazione commerciale di «*boat and breakfast*» (denominato talvolta anche «*bed and boat*»), una forma di attività ricettiva organizzata come «ospitalità svolta a bordo di unità da diporto ormeggiate in porto» <sup>(25)</sup>. La linea di demarcazione tra noleggio «da fermo» e locazione appare impercettibile, considerato che quest'ultimo contratto, in quanto *locatio rei*, sembrerebbe il più adatto a soddisfare l'esigenza di chi intenda assumere il semplice godimento del bene per un periodo di tempo limitato in cambio di un determinato corrispettivo, per utilizzarlo solo come struttura ricettiva (alla stessa stregua di un appartamento o di una camera d'albergo o di residence, oppure di *bed and breakfast*). Vero è che la fattispecie della locazione di unità da diporto, nella sua precedente disciplina tipica, sembrava escludere un utilizzo meramente «statico» del mezzo nautico da parte del conduttore, perché la stessa definizione indicava l'attività di navigazione come elemento caratterizzante della sua causa tipica (cfr. art. 42, comma 2, cod. diporto, prima della modifica operata dalla legge n. 70/2026) <sup>(26)</sup>.

---

valorizzazione della risorsa mare (l. 7 maggio 2026, n. 70, pubblicata in G.U. n. 106 del 9 maggio 2026).

<sup>(24)</sup> Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 503, l'utilizzo della formula «messa a disposizione» piuttosto che «compimento di viaggi» si spiega con la necessità di consentire anche l'utilizzo «da fermo», oltre che quello «in navigazione».

<sup>(25)</sup> In questi termini è definito il «*boat and breakfast*» dalla legge regionale sul turismo della Sardegna 28 luglio 2017, n. 16, che ha assoggettato tale attività al medesimo regime delle altre attività e strutture ricettive extra-alberghiere. Il «*boat and breakfast*» è disciplinato anche dalla regione Sicilia (art. 33 l.r. 25 febbraio 2025, n. 6) e dalla regione Friuli Venezia Giulia (art. 102 l.r. 9 dicembre 2025, n. 17). Sull'istituto cfr. F. PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento*, cit., 543 ss.; G. BENELLI, *Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 2017, 38 ss.

<sup>(26)</sup> Sulla definizione e sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto, S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*,

Coerentemente con la possibilità di contemperare sia l'impiego dinamico dell'unità da diporto (in navigazione), che l'impiego statico (da fermo), la prestazione principale posta a carico del noleggiante è quella della messa a disposizione dell'unità e non quella di compiere viaggi prevista dall'art. 384 cod. nav. <sup>(27)</sup>. Del resto, il noleggio «a viaggio», con itinerari ed orari prestabiliti dal noleggiante, sarebbe difficile da distinguere da un contratto di trasporto, cioè da una forma di utilizzo commerciale strutturalmente incompatibile con il diporto ed espressamente vietata dall'art. 55 cod. dip., che sanziona l'esercizio abusivo del trasporto di persone a titolo oneroso e l'esercizio di attività commerciali diverse da quelle a cui le unità sono specificamente adibite <sup>(28)</sup>. Ecco perché desta qualche perplessità la recente introduzione della figura del noleggio «a itinerario», ad opera della legge di valorizzazione della risorsa mare, con cui è stato modificato l'art. 47 del codice della nautica da diporto, con l'inserimento della locuzione «per un itinerario concordato», ammettendo quindi un'ipotesi sostanzialmente riconducibile al noleggio a viaggio, anche se, con la predeterminazione dell'itinerario e delle tappe, sarebbe praticamente inevitabile stabilirne anche la durata.

Un'altra importante differenza tra la disciplina del noleggio di unità da diporto e quella del codice della navigazione riguarda poi, come è noto, la forma del contratto, che deve essere stipulato in forma scritta a pena di nullità quando abbia ad oggetto imbarcazioni o navi da diporto <sup>(29)</sup>, mentre per il noleggio di navi la forma scritta è richiesta

---

ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 485 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 103 ss.; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, cit., 113, nonché *Charter di unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, IV, cit., 128 ss.

<sup>(27)</sup> V. però A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130, il quale evidenzia come l'obbligo di mettere l'unità da diporto a disposizione del noleggiatore «in navigazione», cioè di compiere viaggi, non presenterebbe sostanziali differenze rispetto a quello di trasferire il diportista-passeggero (noleggiatore) e i suoi eventuali ospiti nei luoghi previsti andando a coincidere, quindi, con la prestazione tipica del contratto di trasporto, «caratterizzata nella specie dalla finalità ricreativa, realizzabile tramite il godimento di per sé dell'unità noleggiata».

<sup>(28)</sup> Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 504 s., un noleggio a viaggio o un trasporto di persone, anche a scopo sportivo o ricreativo, sarebbero concepibili unicamente mediante l'impiego di un veicolo che non sia classificato come unità da diporto, ma come nave *ex art.* 136 c. nav.

<sup>(29)</sup> Così è previsto dall'art. 47, comma 2, cod. diporto per il contratto di noleggio o di subnoleggio, che deve anche essere tenuto a bordo in originale o in copia conforme.

solo *ad probationem* (art. 385, comma 1, cod. nav.).

L'unità noleggiata deve essere inoltre coperta dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile (del noleggiante) per danni a terzi derivante dalla sua circolazione, estesa in favore del noleggiatore e dei noleggiatori a cabina – come si precisa a seguito delle modifiche introdotte dal «correttivo» – e dei «passeggeri» <sup>(30)</sup>, per gli infortuni ed i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio secondo le disposizioni ed i massimali previsti dalla legge <sup>(31)</sup>.

Benché manchi nel codice del diporto una previsione corrispondente all'art. 393, primo comma, cod. nav., che obbliga il comandante a seguire le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave (il c.d. *employment*), non è in discussione l'obbligo del noleggiante di istruire il comandante affinché esegua gli ordini impartiti dal noleggiatore riguardo all'itinerario prestando, a lui ed ai suoi ospiti, «ogni usuale assistenza» di cui abbiano bisogno nell'uso ricreativo dell'imbarcazione, come del resto generalmente prevedono i formulari più diffusi <sup>(32)</sup>.

Tale potere di determinazione e scelta delle modalità di impiego «diporistico» – cioè sportivo, turistico o ricreativo – dell'unità, si ricava dall'inciso, contenuto nella definizione di cui all'art. 47, primo comma, cod. diporto, «di sua scelta» riferito alle «acque» in cui trascorrere il periodo di tempo concordato per il noleggio. In presenza di una pluralità di noleggiatori il potere di scegliere «dove» (in quali zone marine o acque interne) e «come»

---

Si veda, sulla forma del contratto, M. MAZZUCA, *Note minime sulla forma del contratto di noleggio di unità da diporto*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità, Un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di U. La Torre - A.L.M. Sia), Roma, 2014, 458. Per i natanti è richiesta ugualmente la forma scritta, ma il contratto può essere provato anche mediante l'esibizione del documento fiscale attestante il pagamento del corrispettivo (cfr. art. 3 d.m. Ministero infrastrutture e mobilità sostenibili 1° settembre 2021).

<sup>(30)</sup> Dovrebbero considerarsi «passeggeri» le persone, diverse dal noleggiatore (unico) o dai noleggiatori a cabina, che si trovano a bordo dell'unità noleggiata come ospiti del noleggiatore e, quindi, in qualità di «trasportati» a titolo amichevole o di cortesia.

<sup>(31)</sup> Sui profili assicurativi nella navigazione da diporto, con particolare riferimento all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile delle unità da diporto (escluse le unità a remi e quelle a vela non dotate di motore ausiliario), v., da ultimo, U. LA TORRE, *Unità da diporto e assicurazione*, in *L'assicurazione dei rischi della navigazione* (a cura di C. Ingratoci - F. Pellegrino - M. P. Rizzo), Milano, 2019, 363 ss., nonché *Unità da diporto ed assicurazione R.C.*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità*, cit., 155 ss.

<sup>(32)</sup> Sull'*employment* come elemento caratterizzante del contratto di noleggio di unità da diporto, così come del *time charter* nella navigazione commerciale, v. M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 120.

(da fermo o in navigazione) trascorrere il periodo di «vacanza in barca», è ampiamente attenuato, nel senso che la scelta dei noleggiatori della stessa unità si limita all'individuazione del programma di viaggio, previamente predisposto e offerto in vendita dal noleggiante, con nessuna possibilità di modificare l'itinerario e gli orari se non, ove il contratto lo consenta espressamente, con l'accordo univoco di tutti i noleggiatori.

3. *Il noleggio a cabina* – L'innovazione della nozione di noleggio di unità da diporto voluta dal legislatore con l'introduzione del noleggio «a cabina» non è che una presa d'atto dell'esistenza di una fattispecie contrattuale, per certi versi atipica, ampiamente diffusa nel mercato del charter nautico e conosciuta con la denominazione commerciale di *cabin charter* <sup>(33)</sup>. Sono numerose, infatti, le imprese del settore che predispongono pacchetti turistici aventi ad oggetto crociere individuali, di coppia o di gruppo, a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto, proponendo itinerari prestabiliti in maniera dettagliata ad un prezzo generalmente forfettario.

La messa a disposizione si limita normalmente ad uno spazio a bordo (la cabina, spesso con il bagno in esclusiva), oltre agli spazi comuni ed ai servizi da condividere con gli altri partecipanti alla crociera <sup>(34)</sup>.

Un simile contratto, quindi, in assenza di una disciplina specifica, si prestava ad essere inquadrato nella fattispecie della crociera turistica, con la conseguente applicazione della disciplina del codice del turismo, necessariamente integrata dalle disposizioni speciali del codice della nautica da diporto sul noleggio, con riferimento alla forma del contratto (scritta a pena di nullità e con obbligo di tenuta a bordo), all'assicurazione obbligatoria ed alla responsabilità, alle disposizioni di sicurezza, ai titoli professionali richiesti per la conduzione dell'unità, ecc. <sup>(35)</sup>.

---

<sup>(33)</sup> Cfr. G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, cit., 523 ss., e *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, cit., 129 ss.

<sup>(34)</sup> Con la circolare esplicativa del 3 aprile 2026 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha precisato che con la locuzione «noleggiatori a cabina» debba intendersi la possibilità di noleggiare parte dell'unità da diporto a più noleggiatori stipulando più contratti per quanti sono i noleggiatori «indipendentemente dalla circostanza che l'unità da diporto sia dotata o meno di cabine». Non è quindi indispensabile che il noleggiante metta espressamente a disposizione la cabina, ma anche per imbarcazioni e navi da diporto è sufficiente che sia garantito uno spazio a bordo qualsiasi (anche un semplice posto a sedere, una poltrona o un seggiolino), come nella disciplina del noleggio di natanti di cui al d.m. 1° settembre 2021.

<sup>(35)</sup> G. BENELLI, *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, cit., 141.

Con l'inserimento del noleggio «a cabina» all'interno del codice del diporto i relativi contratti rientrano a pieno titolo nel campo di applicazione della disciplina di cui agli art. 47 e ss. del codice della navigazione da diporto tutte le volte in cui tra noleggiatori e società di charter il rapporto sia diretto e non vengano offerti ulteriori servizi turistici che possano configurare un pacchetto turistico.

La normativa del codice del turismo continuerà viceversa ad essere applicata, sempre in combinazione con quella del codice del diporto, nei casi in cui il *cabin charter* venga acquistato attraverso un intermediario o un organizzatore di viaggi, mediante la conclusione di un contratto di vendita di pacchetto turistico comprendente la vacanza in barca con la formula del noleggio a cabina, in abbinamento ad altri servizi turistici, purché ricorrano le condizioni di cui all'art. 33 cod. turismo <sup>(36)</sup>.

Se quindi non si presentano particolari difficoltà per quanto riguarda l'individuazione delle disposizioni da applicare alla fattispecie, potrebbe destare però qualche perplessità la stessa configurabilità di un contratto di noleggio «parziale» dell'unità da diporto, limitato cioè ad una sola o ad un gruppo di cabine, assai diverso dal modello «tradizionale» di noleggio, intendendo per tale quello disciplinato dal codice della navigazione, caratterizzato dalla messa a disposizione della nave nella sua interezza ad un unico noleggiatore, a cui viene attribuito il potere esclusivo di deciderne l'utilizzo commerciale.

Occorre peraltro considerare la possibilità di inquadrare questa particolare tipologia di noleggio di una parte dell'unità da diporto in un'accezione più ampia di noleggio, nel cui ambito si annoverano sia l'ipotesi di «noleggio di parte della capacità dell'aeromobile» di cui all'art. 940, comma 2, cod. nav., ritenuta di non agevole configurazione dalla dottrina <sup>(37)</sup>, sia i contratti di «*block space*» <sup>(38)</sup> o, ancora più in generale, tutti

---

<sup>(36)</sup> La disciplina applicabile è quella prevista dagli art. 32 ss. del d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79, come modificato dall' art. 1, comma 1, del d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62. V., da ultimo, *Il trasporto di persone e il turismo organizzato* (a cura di G. Cricenti - C. Tincani), Milano, 2025, e in particolare, G. BENELLI - A. CORRADO - S. d'URSO - F. MORANDI, *I pacchetti turistici e i servizi turistici collegati*, ivi, 715 ss.

<sup>(37)</sup> Cfr. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 256; M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *La locazione di nave e di aeromobile*, ne *I contratti di utilizzazione dei beni* (a cura di V. Cuffaro), Torino, 2008, 371, 392. V. anche A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 95.

<sup>(38)</sup> Su cui v. A. LEFEBVRE - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 332.

i contratti di utilizzazione di spazi della nave <sup>(39)</sup>.

4. *Il noleggio dei natanti da diporto e delle moto d'acqua* – Coerentemente con l'introduzione del noleggio «a cabina» è stata poi estesa la gamma delle varianti tipiche del contratto di noleggio con la previsione di un'ulteriore ipotesi di noleggio «parziale» dell'unità da diporto.

L'art. 27 cod. dip., come modificato dal «correttivo» (d.lgs. n. 160/2020), rinviava ad un apposito regolamento per la definizione dei requisiti, delle formalità e degli obblighi da ottemperare per l'utilizzazione dei natanti e delle moto d'acqua a scopo di locazione e noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale. Tale regolamento è stato adottato con d.m. del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 1° settembre 2021, entrato in vigore dal 15 gennaio 2022.

Gli operatori che intendono effettuare l'attività di noleggio e locazione devono presentare la comunicazione di inizio attività utilizzando la prescritta modulistica a cui va allegato, oltre agli altri documenti richiesti dal regolamento, l'elenco delle unità da impiegare distinte per numero progressivo, necessario per identificare agevolmente i natanti che, non essendo registrati presso l'ATCN, sono privi di numero di immatricolazione <sup>(40)</sup>.

Il contratto di noleggio di natanti è redatto in forma scritta, ma l'accordo può essere provato anche mediante il documento fiscale attestante il pagamento del nolo pattuito. Nessun obbligo di forma è invece prescritto per il noleggio dei piccoli natanti a remi, dei pedalò, delle derive a vela e delle moto d'acqua.

L'art. 5 del regolamento, ribadendo la previsione codicistica, precisa che il natante rimane nella disponibilità del noleggiante, che esercita la

---

<sup>(39)</sup> Su tale tipologia di contratti v. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 176 ss., che analizza gli *slot charterparties*, definiti anche *space charter agreements*, con cui fin dagli anni Settanta alcune imprese di navigazione, sia nell'ambito degli accordi delle conferenze marittime che al di fuori di essi, hanno iniziato a scambiarsi reciprocamente spazi per container sulle rispettive navi.

<sup>(40)</sup> Gli altri documenti da allegare sono: il certificato di iscrizione alla Camera di commercio, la copia della dichiarazione di potenza o del certificato d'uso del motore delle unità da impiegare nell'attività, la copia del certificato di omologazione o della dichiarazione di conformità CE, la copia del certificato di idoneità al noleggio delle unità da noleggiare, la copia delle polizze assicurative di ciascun natante o moto d'acqua (art. 2, comma 2).

navigazione «nei modi e con i titoli abilitativi previsti dalla normativa vigente ed in possesso almeno di patente nautica di categoria A o titolo equipollente» <sup>(41)</sup>.

Il noleggiante è obbligato a tenere l'unità in perfetta efficienza, completa di tutti i mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti per le unità impiegate in attività di noleggio dal regolamento per la navigazione da diporto di cui al d.m. 29 luglio 2008, n. 146 (art. 5) <sup>(42)</sup>.

L'aspetto più interessante del regolamento sui natanti va comunque individuato nella definizione stessa del contratto, che ammette esplicitamente la possibilità di noleggiare la stessa unità, o parti della stessa – analogamente a quanto avviene nel caso del noleggio «a cabina» – anche a più noleggiatori.

Il regolamento riconosce quindi la liceità di quella forma di contratto che più volte abbiamo qualificato come «noleggio con pluralità di noleggiatori» (ma anche come «noleggio collettivo» o «noleggio parziale» dell'unità da diporto) <sup>(43)</sup>. Si tratta, anche in questo caso, di un diffusissimo format contrattuale, che generalmente prevede una sorta di escursione giornaliera (spesso denominata «*day trip*»), in cui il natante (ma viene praticato anche con imbarcazioni immatricolate), è contemporaneamente utilizzato da più noleggiatori che acquistano con contratti separati il servizio, per godere di una gita in barca secondo un programma di viaggio prestabilito, con partenza, arrivo e soste a orari e in luoghi determinati, e con l'offerta di prestazioni ulteriori quali il vitto, l'utilizzo di maschere, pinne, sup, materassini e altre attrezzature per lo snorkeling ed altri sport acquatici. Prevale, nella generalità dei casi, date le dimensioni più ridotte dei natanti rispetto a navi e imbarcazioni, la messa a disposizione di spazi in condivisione con gli altri noleggianti, non essendo neanche configurabile un uso esclusivo di parti dell'unità.

L'altra particolarità della definizione del regolamento riguarda la mancanza della locuzione «di sua scelta, da fermo o in navigazione»,

---

<sup>(41)</sup> Quest'ultima previsione lascerebbe intendere che per condurre il natante adibito a noleggio sia sufficiente la patente nautica e che quindi non siano richiesti i titoli di cui al d.m. 10 maggio 2005, n. 121 (ufficiale di navigazione da diporto, capitano del diporto e comandante del diporto), che individua come suo campo di applicazione il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio.

<sup>(42)</sup> Cfr. art. 78-89 del Regolamento come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

<sup>(43)</sup> Cfr. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 114.

ad indicare, da una parte, l'irrelevanza del cosiddetto «*employment*» e, dall'altra, la preferenza per il modello tradizionale di noleggio dinamico rispetto a quello statico del noleggio esclusivamente «da fermo». Sotto il primo aspetto rileva il fatto che in caso di noleggio parziale la definizione dell'itinerario è generalmente di competenza del noleggiante, per cui i noleggiatori si limitano a scegliere uno dei programmi di viaggio tra quelli proposti dal noleggiante. Sotto il secondo profilo, invece, il regolamento prende atto della scarsa rilevanza pratica dell'utilizzo statico per i natanti, peraltro non escluso dalla disciplina del regolamento e sempre possibile in applicazione dell'art. 47 cod. dip. che si riferisce a tutte le tipologie di unità da diporto <sup>(44)</sup>.

Il riferimento al fenomeno delle gite giornaliere in barca emerge chiaramente anche dalla definizione di cui all'art. 1, comma 2, lett. b), in cui si richiama la possibilità di noleggi brevi o brevissimi, che si esauriscano nell'arco di una sola giornata (escursioni giornaliere) o, addirittura, anche nell'arco di poche ore o frazioni di ora.

5. *Utilizzo commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici* – Merita poi un approfondimento un altro fenomeno, sempre più rilevante, riguardante la vendita di vacanze in barca attraverso i canali del turismo organizzato. In sostanza, come si è accennato, non solo la crociera a bordo di unità da diporto costituisce un pacchetto organizzato e venduto direttamente dalla società di *charter*, armatrice dell'unità, ma sempre più spesso sono intermediari turistici specializzati a proporre alla clientela, in qualità di venditori o di organizzatori, pacchetti turistici comprendenti una vacanza a bordo, per lo più, di imbarcazioni da diporto, a motore o a vela.

Non è agevole interpretare le diverse ipotesi per attribuire una corretta qualificazione alle singole fattispecie, non sempre riconducibili ai modelli tipici della disciplina speciale del diporto, ma neanche esattamente configurabili come pacchetti turistici secondo i canoni del codice del turismo.

La nozione di «pacchetto turistico», com'è noto, deriva dall'evoluzione della disciplina internazionale ed europea concernente i viaggi,

---

<sup>(44)</sup> Le dimensioni dei natanti in genere, al di sotto dei dieci metri, il numero delle cabine e dei posti letto, i servizi ecc., sono meno compatibili con impieghi dell'unità come struttura ricettiva.

le vacanze ed i circuiti tutto comprese del turismo organizzato. La materia, inizialmente regolata a livello internazionale dalla CCV, che ha introdotto la prima disciplina del contratto di viaggio <sup>(45)</sup>, è stata oggetto della direttiva CEE n. 90/314, poi trasfusa, a livello interno, nel d.lgs. n. 111/1995 <sup>(46)</sup>, e successivamente confluita prima nel codice del consumo ed infine nel codice del turismo <sup>(47)</sup>.

Secondo l'attuale definizione, derivata dalla direttiva UE 2015/2302 (recentemente modificata dalla direttiva UE 2026/1024, pubblicata in G.U. l'8 maggio 2026, che dovrà essere recepita dagli stati membri entro il 29 settembre 2028), per pacchetto turistico si intende la combinazione di almeno due tipi diversi di servizi turistici ai fini dello stesso viaggio o della stessa vacanza, in presenza delle condizioni richieste dall'art. 33, lett. c), d. lgs. n. 79/2011 <sup>(48)</sup>.

La nozione di «servizio turistico», a norma dell'art. 33, comma 1, lett. a), del codice del turismo riformato, comprende il trasporto di pas-

---

<sup>(45)</sup> Sulla convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970 relativa al Contratto di Viaggio (CCV), recepita in Italia con la l. 27 dicembre 1977, n. 1084, si vedano, tra i tanti, V. ROPPO, *Commento alla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1978, 1757 ss.; G. ROMANELLI - G. SILINGARDI, voce *Contratti di viaggi organizzati*, in *Enc. giur.*, IX, Roma, 1988, 1 ss.; V. BUONOCORE, *Il contratto di viaggio*, (a cura di Buonocore - Luminoso - Fauceglia - Capo - Rosapepe - D'Amaro), *Contratti di impresa*, I, Milano, 1993, 797 ss. e G. SILINGARDI - V. ZENO ZENCOVICH, *La tutela del turista*, Napoli, 1993.

<sup>(46)</sup> Sul recepimento della dir. 1990/314/CEE e sul d.lgs. n. 111/1995, v. L. PIERALLINI, *I pacchetti turistici. Profili giuridici e contrattuali*, Milano, 1998; G. SILINGARDI - F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, Torino, 1998; F. MORANDI, *I contratti di viaggio* (a cura di in F. Morandi - M.M. Comenale Pinto - M.La Torre), *I contratti turistici*, Milano, 2004.

<sup>(47)</sup> Approvato con il d.lgs. 23 maggio 2011, n. 71, recante «Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della Direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio». Sulla nuova disciplina in materia di pacchetti turistici, dopo la riforma del codice del turismo attuata con il d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, che ha recepito la dir. UE 2015/2302 del 25 novembre 2015 modificando gli articoli da 32 a 51-nonies, v. F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1102 ss., 1422 ss.; A. ZAMPONE, *Riflessioni sulla dir. (Ue) 2015/1302 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, *Dir. trasp.* 2018, 1 ss.; G. ROSSONI, *La Direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati: una prima lettura*, in *Riv. it. dir. tur.* 2016, 88 ss. e M. LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale e comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.* 2016, 405 ss.

<sup>(48)</sup> Sulla nozione di «pacchetto turistico» e di «servizio turistico collegato», cfr. F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1110 ss.

seggeri, l'alloggio non accessorio al trasporto e non destinato a fini residenziali, il «noleggio» – da intendersi come «locazione» – di auto o di altri veicoli a motore e qualunque altro servizio turistico che non costituisca parte integrante di uno dei servizi indicati <sup>(49)</sup>.

Nonostante non sia più esplicitamente indicata come nella versione originale dell'art. 34 cod. tur. <sup>(50)</sup>, si ritiene che anche nella nuova nozione di «pacchetto turistico» rientri a pieno titolo la «crociera turistica», definita dalla dottrina come «tipica ipotesi di contratto di pacchetto turistico, caratterizzato dalla particolare tipologia di servizi turistici offerti dalla compagnia di navigazione organizzatrice» <sup>(51)</sup>. Oltre al modello tradizionale di crociera turistica organizzata a bordo di navi commerciali dalle grandi compagnie specializzate nel settore, è stata evidenziata più volte la ricorrenza di pacchetti turistici «nautici», specialmente a proposito delle cosiddette crociere a bordo di unità da diporto, prodotto sempre più diffuso ed apprezzato dalla clientela <sup>(52)</sup>.

Si tratta in genere di pacchetti predisposti da imprese di *charter* nautico o da agenzie di viaggi e turismo specializzate nel settore, che

---

<sup>(49)</sup> Cfr. S. KEILER - F. MORANDI, *Package travel and assisted travel arrangements: the proposal for a new directive in light of a possible full harmonisation approach*, cit., 5 ss.; gli altri servizi turistici rilevano ai fini della composizione di un pacchetto turistico soltanto se rappresentano una parte pari o superiore al 25 per cento del valore della combinazione, oppure se selezionati e acquistati dopo l'inizio di un servizio di trasporto, alloggio o noleggio di veicoli (art. 33, comma 2, cod. tur.).

<sup>(50)</sup> Per l'art. 34 del cod. tur., prima della riforma, i pacchetti turistici venivano definiti come quelli che «hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze, i circuiti tutto compreso, le crociere turistiche». V. G. BENELLI - A. CORRADO - S. D'URSO - F. MORANDI, *I pacchetti turistici e i servizi turistici collegati*, cit., 729 s.

<sup>(51)</sup> F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1114. Sul contratto di crociera turistica, in generale, si vedano D. AMORE, voce «Crociera (contratto di)», in *Noviss. Dig. It.*, V, Torino, 1960, 20 ss.; E. SPASIANO, voce «Crociera (contratto di)», in *Enc. dir.*, Milano, 1962, 401 ss.; D. PIPPIA, *La crociera turistica*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto* (a cura di F. Morandi), Torino, 2004, 257 ss.; F. MORANDI, *Natura e disciplina del contratto di crociera turistica*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, Milano, 2013, 25 ss.; D. BOCCHESI, *La crociera turistica*, ne *I contratti del trasporto*, cit., 491 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera*, Bari, 2023, 52 ss. e R. GENOVESE, *La tutela dei crocieristi tra normativa turistica e marittima*, in *Dir. mar.*, 2023, 193 ss.

<sup>(52)</sup> A. MIGNONE, *L'utilizzo commerciale delle unità da diporto tra regolamentazione e prassi operativa*, cit., 147 s.; G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, cit., 523 ss.; Id., *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. it. dir. tur.* 2015, 129 ss., nonché *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*, *Dir. traspr.* 2019, 214 ss.

propongono «vacanze» organizzate a bordo di unità da diporto, con un itinerario prestabilito di struttura circolare, con partenza e arrivo nello stesso porto. Tali pacchetti in genere comprendono la navigazione tra le diverse tappe programmate del viaggio, i pernottamenti, i pasti principali, oltre ad eventuali ulteriori attività quali soste (in porto o in rada), escursioni e visite a terra, attività di *snorkeling*, immersioni subacquee, canoa, lezioni di vela, attività di pesca, intrattenimento, ecc. <sup>(53)</sup>.

Solitamente, nei contratti che vengono stipulati per la partecipazione a tale genere di vacanze viene individuata l'unità da diporto (o, più genericamente, il cantiere ed il modello, con l'illustrazione delle sue caratteristiche principali, quali dimensioni, tipo di armamento, numero di cabine e posti letto, bagni, ecc.), la durata del contratto e l'itinerario della crociera, più o meno preciso riguardo alle tappe ed ai tempi di navigazione e di sosta.

Le principali tipologie di crociera a bordo di unità da diporto sono sostanzialmente quattro: (a) il noleggio *unitario* per finalità di crociera; b) la crociera-noleggio con itinerario prestabilito; c) il *cabin charter* e le crociere individuali (anche in modalità «flottiglia»); d) il *cruise voyage agreement for commercial vessel in tourist use* <sup>(54)</sup>.

In questi contratti, essendo in diversa misura presente l'elemento dell'*employment*, cioè il potere del noleggiatore di definire l'itinerario del viaggio (impartendo i relativi ordini al comandante), la disciplina applicabile oscillerebbe tra quella del noleggio puro e semplice contenuta nel codice del diporto (per il *noleggio unitario per finalità di crociera* e, dopo la riforma del 2020, anche per il noleggio a cabina), e quella del contratto di pacchetto turistico contenuta nel codice del turismo, sempre che ricorra la combinazione tipica dei vari elementi che lo compongono (per il noleggio crociera con itinerario prestabilito e per il *cruise voyage agreement for commercial vessel in tourist use*).

Tutti questi tipi di contratto sono normalmente conclusi direttamente tra il cliente (noleggiatore/viaggiatore) e gli operatori di *charter* armatori delle unità ed organizzatori delle crociere, qualora gli stessi siano anche noleggianti/vettori contrattuali e di fatto.

Sempre più spesso però il contratto di crociera nautica corrisponde

---

<sup>(53)</sup> Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, cit., 120.

<sup>(54)</sup> Cfr. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 148 ss.

ad un pacchetto organizzato o distribuito da soggetti terzi rispetto alle società di *charter* armatrici delle unità e noleggianti.

Sono diffusi anche pacchetti che al loro interno presentano, come componente principale ed essenziale, non più la prestazione tipica del contratto di noleggio (e neanche quella del trasporto o della crociera), ma la cessione in godimento di un'unità da diporto (senza skipper ed equipaggio), per un periodo di tempo determinato, tipica della locazione, accompagnata dall'offerta di altri servizi turistici forniti da professionisti diversi di cui l'organizzatore si avvale per l'esecuzione del programma. È il caso in cui il pacchetto proposto dal *tour operator* alla clientela comprenda l'utilizzo in esclusiva, per un periodo di tempo determinato, di un'unità da diporto offerta in locazione da una società di *charter*, insieme ad una serie di servizi turistici (ormeggio e uso delle strutture portuali, attività di assistenza durante la crociera, *briefing* iniziale, prenotazione degli ormeggi, ecc.) <sup>(55)</sup>.

In generale sarebbe corretto affermare che si rientra nell'ambito di applicabilità della disciplina del codice del turismo in materia di pacchetti turistici quando l'organizzatore-venditore, oltre alla disponibilità dell'imbarcazione (con o senza equipaggio), procuri al cliente anche altre prestazioni che possano qualificarsi come «servizi turistici» secondo la definizione del codice del turismo <sup>(56)</sup>.

Se però il servizio turistico combinato con trasporto, alloggio o no-

---

<sup>(55)</sup> Cfr. G. pace Torre Annunziata 11 luglio 2018, n. 10550, in *Dir. trasp.* 2019, 213 s., con nota di G. BENELLI, *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*, ivi, 214 ss. Nel caso di specie la Capitaneria di porto aveva contestato la violazione dell'art. 2, comma 4, e 55 cod. dip., ravvisando una sublocazione abusiva per l'asserita «assenza di regolare qualifica di armatore». La società organizzatrice, secondo la quale la fattispecie non rientrava nel campo di applicazione del codice della nautica da diporto, ma in quello del codice del turismo, si era infatti procurata la disponibilità dell'imbarcazione con un contratto di locazione ed il giudice è stato chiamato a decidere se il rapporto tra organizzatore e cliente dovesse qualificarsi come sublocazione o se potesse configurarsi in esso un «contratto di pacchetto turistico». Per quest'ultima opzione si è orientato il G.d.P. campano affermando che l'assemblaggio di diversi servizi turistici concordato con il *tour operator* al momento della stipula di un contratto avente principalmente ad oggetto l'utilizzazione, da parte del cliente, di un'imbarcazione da diporto per un determinato periodo di tempo, costituisce un pacchetto turistico disciplinato dal codice del turismo.

<sup>(56)</sup> Cfr. M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 445 s., i quali, con riferimento alla pregressa disciplina del codice del turismo, evidenziano (ivi, 446, nt. 34) che «l'altro elemento, con il trasporto, corrispondente all'ipotesi del servizio turistico non accessorio al trasporto o all'alloggio, sarebbe appunto la fruizione dell'unità da diporto».

leggio, rappresenta una parte inferiore al 25% del valore complessivo della combinazione e non costituisce un elemento essenziale della combinazione stessa, a norma del comma 2 dell'art. 33 cod. tur., si dovrebbe applicare la disciplina del contratto prevalente, eventualmente integrata con le disposizioni relative alle prestazioni complementari.

A meno che non si voglia equiparare del tutto la crociera a bordo di unità da diporto alla crociera turistica su nave commerciale, estendendo anche a quella la disciplina dei pacchetti turistici. E ciò sulla base della considerazione per cui quello offerto al diportista-viaggiatore sarebbe un pacchetto già comprensivo di trasporto (inteso come spostamento da una località ad un'altra), alloggio (pernottamento a bordo), oltre ad eventuali altri servizi non necessariamente accessori ai primi due (escursioni a terra, visita di musei, monumenti, siti archeologici, partecipazione a manifestazioni sportive, eventi o spettacoli, ecc.). Del resto, quanto afferma il considerando n. 17 della direttiva 2015/2305 a proposito della crociera turistica a bordo di navi commerciali <sup>(57)</sup>, vale pure per le vacanze a bordo di unità da diporto, in cui, come nelle crociere «tradizionali», «il trasporto è un elemento essenziale ma non rappresenta l'elemento teleologico, che consiste invece nella realizzazione di un viaggio per finalità ricreative» <sup>(58)</sup>.

Ammesso quindi che si possa attribuire alla fattispecie la qualifica di «pacchetto turistico» – anche se sarebbe preferibile valutare caso per caso per ricostruire la volontà delle parti – alcune criticità possono ugualmente manifestarsi, data la necessità di conciliare la disciplina del codice del turismo con quella del codice della nautica relativa all'impiego commerciale delle unità da diporto, in considerazione del fatto che tale forma di utilizzo può essere consentita solo nel rispetto delle modalità tipiche espressamente individuate nell'art. 2 cod. dip. <sup>(59)</sup>.

---

<sup>(57)</sup> In cui si precisa che nell'ambito della crociera l'alloggio assume una valenza autonoma rispetto al trasporto, a differenza dei casi in cui il pernottamento sia previsto all'interno di un contratto di trasporto di passeggeri stradale, ferroviario, marittimo o aereo, e la componente del trasferimento da un luogo ad un altro sia chiaramente prevalente. Cfr. anche C. BERENGUER ALBALADEJO, *Luces y sombras de la nueva directiva (Ue) 2015/2302 del Parlamento europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados*, in *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 2, 2016, 40 s.

<sup>(58)</sup> Così la relazione illustrativa allo schema di decreto legislativo recante attuazione della dir. 2015/2302/Ue, atto del Governo n. 6/2018, cit. da M. BRIGNARDELLO, *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera*, cit., 53 s. (cfr., in particolare, nota 83).

<sup>(59)</sup> Nonostante i recenti interventi di riforma del codice del diporto la questione

Sulla questione dei pacchetti turistici nautici sono intervenuti recentemente i Ministeri del turismo e delle Infrastrutture e dei trasporti con una nota congiunta avente ad oggetto «linee guida di coordinamento tra l'istituto dei pacchetti turistici e servizi turistici collegati, previsto dal d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79, e l'uso a fini commerciali delle unità da diporto disciplinato dal d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171».

Lo scopo della nota è chiaramente quello di contribuire a chiarire meglio i rapporti sottostanti il fenomeno dell'offerta commerciale di unità da diporto attraverso il canale delle agenzie di viaggio, che sempre più numerose inseriscono tale tipo di prodotto all'interno di pacchetti turistici di loro creazione. Vengono individuate sostanzialmente due ipotesi: a) quella, meno frequente, in cui gli operatori assumono direttamente «la gestione di una o più unità da destinare alla stipula di contratti di noleggio o locazione»; b) quella in cui, invece, «mettono in contatto l'armatore delle unità da diporto e l'utente, fruitore finale dell'imbarcazione, ponendosi come meri intermediari tra le due parti, senza assumere in proprio, in alcun modo, l'esercizio della navigazione e le inerenti responsabilità».

La nota si sofferma solo sulla seconda ipotesi, chiarendo che l'intera operazione, consistente nell'«attività connessa all'utilizzo commerciale dell'unità da diporto», si inquadrerebbe nell'ambito della disciplina di settore dettata dal codice del turismo (d.lgs. n. 79/2011) e dalla direttiva Ue n. 2015/2302 e, «ad ogni modo, nell'ambito delle norme generali in materia di intermediazione poste dagli art. 1754 e ss. cod. civ.», che troverebbero «piena applicazione nella fattispecie». Con la conseguenza che, trattandosi di mera intermediazione, l'attività esulerebbe dal campo di applicazione del codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005), non essendo configurabile come esercizio di attività di navigazione, e non potendo pertanto nemmeno dar luogo ad un eventuale esercizio abusivo di attività commerciali sull'unità da diporto <sup>(60)</sup>.

Anche alla luce dell'interpretazione ministeriale la qualificazione del rapporto nell'ambito della disciplina dei contratti del turismo orga-

---

relativa all'ammissibilità di tipi contrattuali diversi da quelli espressamente nominati e previsti dal legislatore non sembra aver trovato una soluzione univoca, come segnala M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 832.

<sup>(60)</sup> Facendo specifico riferimento anche all'ipotesi in cui, nell'ambito di un contratto di locazione, il conduttore si dovesse avvalere, mediante un contratto di collaborazione professionale, «di un soggetto terzo munito di titolo professionale che svolga una prestazione di supporto e di collaborazione con il conduttore nell'esercizio della navigazione».

nizzato non consente, tuttavia, di eludere le norme imperative dettate dal codice della nautica da diporto per i contratti di utilizzazione, quali, ad esempio, quelle in materia di forma del contratto <sup>(61)</sup>, di responsabilità civile e di assicurazione obbligatoria <sup>(62)</sup>, di titoli di abilitazione <sup>(63)</sup>, così come quelle in materia di dichiarazione di armatore e di limitazione del debito (art. 24-*bis*, cod. diporto) <sup>(64)</sup>.

Secondo la disciplina speciale, sia nel caso in cui l'organizzatore figuri come conduttore-sublocatore, così come nel caso in cui si limiti a procurare il contratto di locazione diretto con la società di *charter* locatrice dell'unità da diporto, la qualità di armatore dovrebbe spettare al cliente che, in quanto conduttore (o sub-conduttore), esercita la navigazione assumendosene responsabilità e rischi, ai sensi dell'art. 46 cod. dip. <sup>(65)</sup>. Sarebbe viceversa auspicabile, soprattutto per i rapporti di breve durata e, in particolare, per la locazione di natanti e di moto d'acqua, l'adozione di una disciplina equivalente a quella dell'art. 939-*ter*, che esclude l'assunzione della qualità di esercente da parte dell'utilizzatore occasionale dell'aeromobile in forza di contratti di locazione o di comodato di durata inferiore a 14 giorni <sup>(66)</sup>.

---

<sup>(61)</sup> L'art. 42 esige l'utilizzo della forma scritta a pena di nullità, tanto per il contratto di locazione che per quello di sublocazione.

<sup>(62)</sup> Di cui agli artt. 40 e 41 cod. dip. Su tali aspetti si vedano, tra i numerosi già citati, L. ROMANO, *Il sistema assicurativo nella nautica da diporto*, cit., 232 ss.; A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, cit., 419 ss.; A. CLARONI - M. BADAGLIACCA - N. ROMANA - A. CORRADO - S. ROSSI, *Il diporto nautico: regole di sicurezza e responsabilità*, cit., 179 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, cit., 111 ss. e M. CARRETTA, *Le assicurazioni del diporto nautico*, cit., 919 ss.

<sup>(63)</sup> Sulle nuove regole in materia di patenti nautiche e sui titoli professionali del diporto in generale, cfr. R. FLORIO, *La nuova disciplina delle patenti nautiche e l'anagrafe delle patenti nautiche*, cit., 208 ss. e A.M. SIA, *I titoli professionali del diporto*, cit., 253 ss.

<sup>(64)</sup> Sul nuovo istituto cfr., da ultimo, L. ANCIS, *Esercizio e responsabilità armatoriale fra i principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 482 ss.; R. DE SIATI, *Il nuovo procedimento per la dichiarazione di armatore*, cit., 96 ss.; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, cit., 545 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 835 s.

<sup>(65)</sup> L'art. 46 obbliga il conduttore ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione ed in conformità alle finalità del diporto. Cfr. P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspt.* 2006, 744; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, cit., 754 e S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, cit., 492.

<sup>(66)</sup> Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 835 s. Anche se la maggior parte degli interpreti considera già applicabile al diporto l'art.

La recentissima modifica del secondo comma dell'art. 42, in forza del quale il conduttore assume non più l'esercizio della navigazione, ma la «temporanea detenzione» dell'unità locata, insieme ai «rischi derivanti dalla sua condotta» (ma non è più menzionata la responsabilità), non sembra idonea ad escludere l'assunzione dell'esercizio dell'unità da parte del conduttore e, di conseguenza, l'assunzione della qualità di armatore della stessa, con tutte le conseguenze in termini di responsabilità <sup>(67)</sup>.

Anche quando il rapporto tra organizzatore-venditore e cliente rientri nell'ambito disciplinato dal codice del turismo, non si può prescindere dal contrattualizzarlo come locazione o sublocazione, da considerare come singolo elemento del pacchetto turistico acquistato dal viaggiatore-diportista, per rispettare le formalità prescritte dal codice della nautica da diporto in materia di utilizzo commerciale <sup>(68)</sup>. Un'altra ipotesi sarebbe quella di considerare la locazione già come una combinazione di diversi servizi turistici all'interno di un unico tipo contrattuale, analogamente a quanto avviene per la crociera turistica <sup>(69)</sup>.

In ogni caso, infine, occorre tener presente che l'attività dell'organizzatore o dell'agenzia, quando non si obblighi a procurare una pluralità di servizi turistici, ma si limiti semplicemente a mettere a disposizione un'imbarcazione (con una locazione o con un noleggio), oppure, come suggeriscono le linee guida ministeriali, quando l'attività dell'operatore turistico si limiti a mettere in contatto il cliente-fruitor-diportista (con-

---

939-ter, si potrebbe ipotizzare che, almeno in caso di locazione di natanti e di imbarcazioni di dimensioni contenute, l'assunzione della qualità di armatore e degli oneri conseguenti scatti solo se il rapporto sia superiore ad un significativo periodo di tempo (oltre i 15/20 giorni, ad esempio). D'altro canto, è abbastanza diffusa, anche tra gli operatori del settore (non è raro trovarne traccia anche nei formulari in uso), l'opinione che l'armatore non sia il conduttore, ma il locatore dell'unità da diporto.

<sup>(67)</sup> L'art. 42 è stato modificato dall'art. 16, comma 1, lett. h), della l. 7 maggio 2026, n. 70.

<sup>(68)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 491 (nt. 71), il quale rilevava che quando il contratto di noleggio di unità da diporto, in cui già il noleggiante si obbliga, non solo a far navigare l'unità, ma a trasferire il cliente e i suoi accompagnatori da uno all'altro dei luoghi prestabiliti o da essi indicati, ricomprenda anche prestazioni ulteriori di carattere «crocieristico», esso può qualificarsi come contratto di vendita di pacchetti turistici, ai sensi del d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79 (codice del turismo).

<sup>(69)</sup> In questo caso rileverebbe la combinazione, all'interno del contratto di locazione, dell'attività di trasporto, dell'alloggio (inteso come pernottamento e utilizzo degli spazi dell'unità) e/o la locazione stessa di un mezzo di trasporto (che viene definita impropriamente «noleggio» nel codice del turismo).

duttore o noleggiatore) con l'impresa di charter, si configura come una prestazione di intermediazione di un singolo servizio turistico, che non costituisce un pacchetto turistico, ed è quindi sottratta al campo di applicazione della disciplina ad esso relativa. Il contratto di locazione è concluso tra locatore e cliente, che assume la qualifica di conduttore, ed il *tour operator* assume solo la veste di intermediario. Quest'ultimo però deve essere in possesso anche del titolo professionale di mediatore marittimo <sup>(70)</sup>, o di quello specifico – di recente istituzione – di «mediatore del diporto», trattandosi di un'attività riservata ai soggetti iscritti nei relativi registri tenuti dalle Camere di commercio <sup>(71)</sup>. Infatti, le attività di intermediazione nella conclusione di contratti relativi ad unità da diporto, non solo di costruzione e compravendita, ma anche di quelli di locazione e di noleggio, sono riservate in esclusiva ai soggetti abilitati all'esercizio della professione di mediatore marittimo <sup>(72)</sup>. Ne consegue che le agenzie

---

<sup>(70)</sup> Professione disciplinata dalla legge 12 marzo 1968, n. 478, che riserva ai soli soggetti iscritti nei registri dei mediatori marittimi tenuti dalle Camere di Commercio, l'esercizio professionale dell'attività di mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione e noleggio di navi. V. M. CAMPAILLA, *La mediazione marittima*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo* (a cura di G. Silingardi - A. Antonini - F. Morandi), Milano, 1996, 177 ss. e F. MANCINI, *Il mediatore marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), I, Milano, 2007, 183 ss.

<sup>(71)</sup> Sulla figura del «mediatore del diporto» introdotta con il d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229 (che ha aggiunto al codice del diporto gli artt. 49-ter e 49-quater), la cui attività è stata recentemente disciplinata dal d.m. del Ministero dello sviluppo economico 6 agosto 2021, n. 151 (in G.U. n. 264 del 5 novembre 2021), v. A. BORRONI - G. CARUGNO, *La nuova disciplina delle figure professionali per le unità da diporto*, cit., 281 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 834 s. e S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 477 s.

Riguardo alla disciplina della mediazione prevista nel testo del codice del diporto del 2005, ma mai entrata in vigore, v. G. TELLARINI, *La disciplina della mediazione nel codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspt.* 2008, 731 ss. Sulla figura del mediatore del diporto, all'indomani dell'introduzione della prima disciplina sull'utilizzo commerciale delle unità da diporto, v. A. ANTONINI, *Il «noleggiatore» di unità da diporto*, cit., 1170 ss. Cfr. anche un'interessante, quanto abbastanza rara, pronuncia di merito sul tema (Trib. Milano 2 febbraio 1998, in *Resp. civ. prev.* 2000, 1455 ss., con nota di C. Pozzi, «*Il noleggiatore di unità da diporto*» come intermediario di servizi del turismo nautico, ivi, 1457 ss.), in cui si qualifica il contratto di intermediazione nel noleggio da diporto come contratto di mediazione, ricomprendendolo nella categoria del contratto di intermediazione di viaggio disciplinato dalla Convenzione di Bruxelles 23 aprile 1970 sul contratto di viaggio (CCV).

<sup>(72)</sup> Segnalavano opportunamente, come peculiarità di questo particolare segmento di mercato, la «tendenziale convergenza delle attività di intermediazione turistiche verso quelle (riservate) tipiche della mediazione marittima, con il rischio di sfociare nell'abusivismo», M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 446.

di viaggio e gli organizzatori turistici che operano nel settore della locazione e del noleggio di unità da diporto possono legittimamente esercitare l'attività solo se al loro interno operano professionisti in possesso del titolo di mediatore marittimo o di mediatore del diporto.

4. *Qualche spunto di riflessione* – La tipizzazione del noleggio «a cabina», al pari di quella relativa agli altri sottotipi di noleggio esaminati (noleggio parziale di natanti e, da ultimo, noleggio a itinerario) è sicuramente un segnale positivo di apertura verso le esigenze di un mercato dinamico e innovativo, che può aiutare ad allargare la platea dei fruitori del turismo nautico anche a soggetti che non possiedono una «barca» e la cui capacità di spesa non consente di noleggiarne una in esclusiva, favorendo così lo sviluppo della nautica da diporto, anche in un contesto di mercato caratterizzato negli ultimi anni da una progressiva flessione del numero degli armatori privati e delle unità iscritte nei registri nazionali <sup>(73)</sup>.

L'unica perplessità riguarda la riconducibilità della nuova fattispecie alla tradizionale nozione di noleggio «unitario», come la si è generalmente intesa anche nel diporto. Nel noleggio di nave, infatti, è il noleggiatore a decidere e determinare l'uso commerciale della nave, impartendo al comandante gli ordini relativi a tale utilizzo. Nel noleggio di unità da diporto, invece, al noleggiatore spetta il diritto di determinare l'uso diportistico, decidendo cioè la modalità di impiego dell'imbarcazione durante il periodo di vigenza del contratto.

Nel noleggio «a cabina» tale potere non c'è o è praticamente insignificante perché il noleggiatore della singola cabina non può decidere nulla senza il consenso degli altri noleggiatori. Non a caso l'itinerario di viaggio è programmato a priori dal noleggiante.

---

<sup>(73)</sup> Le statistiche elaborate da Confindustria nautica sulla base dei dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (*Il Diporto nautico in Italia – anno 2023*), ci dicono che il parco nautico immatricolato in Italia è passato dalle 103.584 unità del 2014 alle 80.480 del 2023 ([lanauticaincifre.it](http://lanauticaincifre.it)). Occorre avvertire però che sul dato influisce anche il fenomeno, piuttosto diffuso in questi anni, relativo all'iscrizione di imbarcazioni in registri di altri stati da parte di armatori italiani (c.d. *flagging out*). Il nuovo art. 26-ter del cod. dip., introdotto dalla l. n. 70/2026, intenderebbe contrastare tale fenomeno, obbligando le imbarcazioni di proprietà di cittadini italiani battenti bandiera straniera a dimostrare la navigabilità mediante le certificazioni previste dallo stato di bandiera o, in mancanza di quelle, con un attestato rilasciato da un organismo tecnico notificato con validità quinquennale.

La messa a disposizione dell'unità è limitata alla concessione di uno spazio a bordo in esclusiva (la cabina) a ciascun noleggiatore a cabina, mentre gli spazi comuni disponibili (pozzetto, *dinette*, servizi, tuga, ponti, ecc.) sono da condividere con gli altri ospiti.

Inevitabilmente la figura del noleggio finisce per sfumare in quella del trasporto o, essendo previsti pernottamenti a bordo ed altri servizi complementari (vitto, escursioni, visite, attività sportive e ricreative, ecc.), verso forme più simili al contratto di crociera turistica e, quindi, al contratto di viaggio <sup>(74)</sup>.

Ci si chiedeva se i tempi non fossero ormai maturi per una qualche forma di riconoscimento di un contratto di trasporto mediante unità da diporto, attraverso la tipizzazione di forme negoziali in cui l'imbarcazione viene noleggiata ad una pluralità di clienti, con contratti individuali separati (o per piccoli gruppi di persone), per effettuare escursioni giornaliere (*day trip*), con itinerario prestabilito, tappe e soste programmate, pasti e aperitivi a bordo, orari di partenza e di arrivo ben definiti, prezzo forfettario o quota individuale onnicomprensiva <sup>(75)</sup>. In parte, come si è visto, questo riconoscimento è avvenuto per quanto riguarda il noleggio di natanti, che ammette la possibilità di noleggio con pluralità di noleggiatori o noleggio parziale del natante; e, da ultimo, con la modifica dell'art. 47 cod. dip., che ha introdotto la nuova fattispecie del noleggio «a itinerario concordato», cioè una sorta di noleggio a viaggio, sostanzialmente assimilabile al trasporto <sup>(76)</sup>.

È evidente che in tali forme di noleggio – «*cabin charter*», «noleggio-escursione con pluralità di noleggiatori» e noleggio «a itinerario» – la linea di confine tra noleggio e trasporto sia veramente sottile, essendo

---

<sup>(74)</sup> Appare significativa, al riguardo, la posizione di A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130, secondo il quale l'introduzione del noleggio con pluralità di noleggiatori e del noleggio a cabina «conferma la riconducibilità del contratto in esame al trasporto di persone (o a un contratto di pacchetto turistico, nel caso di pluralità di prestazioni turistiche) più che al noleggio, essendo la suddetta messa a disposizione di uno spazio sull'unità da diporto strumentale rispetto alla prestazione di trasferimento».

<sup>(75)</sup> G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 178.

<sup>(76)</sup> Anche se sempre con le caratteristiche del viaggio circolare, tipico della crociera, con partenza ed arrivo nel medesimo luogo, diverso, quindi da trasporto di linea con orari prestabiliti tra due o più località predefinite, che resta l'unica fattispecie espressamente esclusa dalle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto in forza del secondo comma dell'art. 47 cod. dip. (cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130).

tutt'altro che agevole distinguere tra obbligo di messa a disposizione «in navigazione» e obbligo di trasferimento vero e proprio.

Ciò che in effetti caratterizza questi nuovi contratti rispetto al trasporto meramente «commerciale» (inteso come semplice trasferimento da un luogo ad un altro), è che nelle fattispecie descritte lo scopo perseguito dal trasportato non è quello di spostarsi da un luogo ad un altro, ma coincide con il viaggio stesso, cioè con l'esperienza di trascorrere una o più giornate di riposo e di svago a bordo di una «barca», esplorando la costa e visitando località di mare.

Il connotato essenziale del contratto di noleggio in tutti i suoi sotto-tipi, unitari o parziali, statici o dinamici, resta lo scopo turistico-ricreativo che il noleggiatore singolo o i noleggiatori delle cabine, intendono perseguire, a prescindere dallo spostamento materiale da un luogo ad un altro, che risulta puramente strumentale rispetto alla fruizione della vacanza. Con la conseguenza che la mancanza dello scopo di piacere (della finalità diportistica) dovrebbe far venir meno la causa in concreto del contratto con la sua conseguente risoluzione per impossibilità sopravvenuta a ricevere la prestazione.

Un corollario di tale considerazione riguarda quindi le ulteriori obbligazioni a carico del noleggiante, che non può limitarsi, per le caratteristiche del rapporto, alla semplice messa a disposizione in perfetta efficienza dell'unità equipaggiata, con tutte le dotazioni ed i documenti, l'assicurazione obbligatoria, ecc., ma comprende anche l'obbligo di effettuare una serie di prestazioni (assistenza ai passeggeri, preparazione di pasti, organizzazione di escursioni e visite guidate, ecc.), a cui è difficile pensare che non si accompagnino dei veri e propri obblighi contrattuali di vigilanza e di protezione dell'incolumità delle persone ospitate a bordo, tipici del trasporto <sup>(77)</sup>.

Le perplessità sulla mancata assunzione di specifici obblighi di vigilanza da parte del noleggiante diventano ancora più giustificate nelle

---

<sup>(77)</sup> G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 109 s., che richiama la posizione di G. ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979, 186, il quale, proprio con riferimento al noleggio di *yacht*, affermava che sul noleggiante grava la responsabilità per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero *ex art.* 409 c. nav., essendo a suo carico l'obbligazione di vigilanza e di protezione dell'incolumità del passeggero che caratterizza il contratto di trasporto; il noleggiante, infatti, in quanto titolare della gestione nautica e tecnica del veicolo è l'unico soggetto su cui possa farsi ricadere l'obbligo di vigilanza e di protezione dell'incolumità dei passeggeri (*Profilo del noleggio*, cit., 81).

forme di noleggio con pluralità di noleggiatori come il *cabin charter*, in cui i noleggiatori, spesso privi di esperienza nautica, confidano in un grado elevato di diligenza da parte del noleggiante e dei suoi preposti a bordo, idoneo ad evitare o ad affrontare in sicurezza situazioni di pericolo durante la navigazione e, ove necessario, nelle soste <sup>(78)</sup>.

Sotto questo aspetto sarebbe forse opportuno riflettere sulla possibilità di inserire uno specifico profilo di responsabilità a carico del noleggiante relativamente ai sinistri che colpiscano il passeggero/noleggiatore, così come per perdita o avaria dei bagagli, al di là della copertura assicurativa già prevista dall'art. 48 in favore dei noleggiatori e dei passeggeri per gli infortuni e danni subiti «in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio».

È un fatto che con la tipizzazione del noleggio «a cabina», del noleggio «individuale» dei natanti e con quella recentissima del noleggio «a itinerario concordato», diventa irreversibile il distacco dalla fattispecie disciplinata dal codice della navigazione, a conferma dell'opinione secondo la quale non si tratta di un sottotipo del modello in uso nella navigazione commerciale, avendo tutte le caratteristiche per essere considerato un tipo a sé <sup>(79)</sup>.

Il tipo legale del noleggio del diporto appare ormai come un ampio contenitore al cui interno trovano spazio diversi sottotipi quali il noleggio «da fermo», il noleggio «a cabina», il noleggio di natanti con pluralità di noleggiatori, il noleggio «a itinerario» e, per certi versi, lo stesso noleggio «occasionale» (che a sua volta può articolarsi nelle diverse varianti tipiche del noleggio professionale), fatte salve in ogni caso le condizioni previste dall'art. 49-*bis* per l'esercizio legittimo di tale attività da parte di privati proprietari di imbarcazioni e di navi da diporto <sup>(80)</sup>.

---

<sup>(78)</sup> Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 509, se «il noleggiatore è a bordo, sussiste certo una sorta di obbligo di protezione da parte del noleggiante, ma nei limiti della messa dell'unità in perfetta efficienza ai sensi dell'art. 48 c. naut. dip.», cosicché il noleggiante risponderebbe contrattualmente dei danni subiti dal noleggiatore per l'inefficienza dell'unità, con applicazione delle norme di diritto generale in materia di responsabilità o dell'art. 386, secondo comma, c. nav., per analogia.

<sup>(79)</sup> Cfr., sulla diversità delle fattispecie, A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, cit., 423.

<sup>(80)</sup> La disciplina del noleggio «occasionale» venne introdotta dall'art. 59-*ter* del d.l. 4 gennaio 2012, n. 1 (c.d. «decreto salva Italia»), convertito con modificazioni in l. 24 marzo 2012, n. 27. Cfr. A. LIARDO, *Il noleggio occasionale di unità da diporto*, in *Dir. traspt.* 2013,

Viene però sempre più difficile inquadrare nell'ambito del noleggio tutte quelle fattispecie, per lo più atipiche, in cui la navigazione non è centrale o addirittura del tutto assente, come avviene nelle varie forme di utilizzo per finalità ricettive, ristorative o meramente ricreative<sup>(81)</sup>. Non a caso è stato manifestato l'auspicio di un intervento legislativo volto a separare tali forme meno convenzionali di utilizzo, cioè gli usi non prettamente nautici, da quelli più convenzionali diretti ad un impiego tradizionale dell'unità da diporto in navigazione<sup>(82)</sup>.

L'introduzione del noleggio a cabina nella disciplina del codice del diporto è stato sicuramente il primo passo verso un percorso di ripensamento della sistematica stessa della contrattualistica del diporto, come naturale evoluzione di un processo che ha portato al definitivo superamento della concezione di una navigazione da diporto «di élite», caratterizzata più dall'assenza dello scopo di lucro che dalla finalità ricreativa o sportiva. Quest'ultima invece deve permanere e consolidarsi come essenziale motivazione del fruitore finale della prestazione o utilizzatore dell'unità da diporto, senza che rilevi l'eventuale uso commerciale del soggetto professionale che fornisca, con le forme contrattuali tipiche o atipiche di cui si è detto, il bene strumentale (unità da diporto) attraverso il quale viene soddisfatta l'esigenza diportistica (turistico-ricreativa o sportiva).

In questo senso allora sarebbe auspicabile, per la valorizzazione degli usi delle unità da diporto orientati a soddisfare esigenze di natura ricreativa, ristorativa e di soggiorno, piuttosto che un'ulteriore estensione della fattispecie del noleggio, un intervento del legislatore sul contratto di locazione meno ambiguo di quello attuato dalla legge sulla valoriz-

---

815 e S. VERNIZZI, *L'impiego promiscuo delle unità da diporto*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 511 ss.

<sup>(81)</sup> Cfr. A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, cit., 423, i quali rilevano l'inadeguatezza della tendenza a valorizzare il contratto di noleggio come modello in cui far rientrare tutte le utilizzazioni commerciali delle unità da diporto, comprese le nuove forme che implicano impieghi a scopo ricreativo, di ristorazione o di intrattenimento non espressamente contemplati.

<sup>(82)</sup> A. ANTONINI - F. PRADA, *loc. cit.*, indicano come via «maestra» un intervento legislativo sul codice della nautica da diporto che estenda, da una parte, «l'utilizzazione non strettamente ricreativa o sportiva delle unità da diporto a tutte le attività commerciali», e, dall'altra, che consenta «l'utilizzazione occasionale per tutte le predette attività e non solo per il noleggio».

zazione della risorsa mare <sup>(83)</sup>, che ammetta, ad esempio, forme di locazione «da fermo» (di tutta l'unità o anche «a cabina), esclusivamente dirette a consentire al conduttore, o agli eventuali co-conduttori delle singole cabine, il godimento dell'unità ormeggiata (o di parte di essa) per pernottamento, colazione e soggiorno, per usufruire di eventuali servizi di ristorazione o di intrattenimento a bordo, senza assunzione di comando e/o di condotta dell'unità stessa in navigazione e delle relative responsabilità in capo al conduttore <sup>(84)</sup>.

A completare il quadro, analogamente a quanto già accade con il noleggio, si potrebbe estendere l'opportunità di ricorrere a tali nuove modalità di locazione anche ad armatori non professionali, consentendo la locazione «occasionale» dell'unità (sia in navigazione che da fermo), alle medesime condizioni previste per il noleggio dall'art. 49-bis <sup>(85)</sup>.

In questo modo, con la locazione «da fermo» (anche «a cabina») e la locazione «occasionale», sarebbe meno problematico coordinare la disciplina della nautica da diporto e degli usi commerciali delle unità con le disposizioni regionali che hanno già istituito strutture e attività ricettive come il *boat and breakfast* e l'albergo (o alloggio) nautico diffuso, ma anche regolamentare altre fattispecie atipiche (il *floating restaurant*, ad esempio), emergenti nel mercato del turismo nautico, ma che attualmente risultano difficili da inquadrare nei modelli legali fin qui tipizzati.

---

<sup>(83)</sup> Tale appare, all'occhio di chi scrive, la disposizione che sostituisce l'assunzione dell'esercizio della navigazione con l'assunzione della «temporanea detenzione» e dei «rischi derivanti dalla sua condotta», volta verosimilmente ad impedire che il conduttore assuma la qualifica e le responsabilità dell'armatore. Sarebbe più opportuno, probabilmente, distinguere tra locazioni brevi (ad esempio, fino a quattordici giorni, come previsto dall'art. 939-ter c. nav.), senza assunzione dell'esercizio dell'unità, e locazioni più lunghe, in cui invece il conduttore assume l'esercizio dell'imbarcazione o della nave da diporto, e con esso i relativi rischi e responsabilità.

<sup>(84)</sup> Sulla nozione di comando e di condotta di unità da diporto cfr. art. 24-*quater* del Regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

<sup>(85)</sup> Obblighi di comunicazione all'Agenzia delle entrate ed alla Capitaneria di porto, durata complessiva non superiore a quarantadue giorni, ecc.

## SAGGI

DANIELE CASCIANO

### DEMATERIALIZZAZIONE DEI DOCUMENTI DI TRASPORTO E COMMERCIO INTERNAZIONALE (\*)

*The article examines the topic of dematerialisation of transport documents in international trade, with particular focus on electronic transferable records and electronic bills of lading. After outlining the traditional functions of transport documents in international sales and documentary credit operations, the study analyses the main legal issues raised by digitalisation, especially regarding documents of title. The paper explores the current regulatory framework, the role of contractual standardisation through Incoterms® and eUCP, and the harmonising function of the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR). Particular attention is devoted to the key principles and concepts laid down by the MLETR, such as those of functional equivalence, technological neutrality, and control of electronic records. Finally, the article considers recent legislative developments in different jurisdictions which have been stimulated and influenced by the MLETR, including the UK Electronic Trade Documents Act 2023, highlighting the growing international trend toward the legal recognition of electronic trade documents and the digital transformation of global trade.*



SOMMARIO. 1. Premessa. – 2. Il quadro normativo vigente. – 3. L'autonomia contrattuale standardizzata: Incoterms® ed eUCP. – 4. La legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici. – 5. L'implementazione nazionale della MLETR. – 6. L'Electronic Trade Documents Act 2023. – 7. Conclusioni.

---

(\*) Il presente articolo si inserisce nelle attività di ricerca svolte dall'Autore nel quadro del Progetto di ricerca PNRR – Missione 4 – Componente 2 – Investimento 1.5 finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU, dal titolo «iNEST – Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem», Spoke 3 «Green and digital transition for advanced manufacturing», RT 5 «Organizational, economical and legal aspects» (CUP: G23C22001130006).

1. *Premessa* – È noto che i documenti di trasporto rivestono un ruolo cruciale nelle compravendite internazionali, in cui la distanza fisica tra venditore e acquirente rende indispensabile lo spostamento delle merci da un luogo a un altro. In questo contesto, la documentazione dell'operazione di trasporto assolve importanti funzioni sia ai fini dell'adempimento degli obblighi contrattuali gravanti sul venditore, sia in relazione al pagamento del prezzo, che nella prassi operativa assume tipicamente le forme dell'incasso o del credito documentario <sup>(1)</sup>.

Tale dinamica si coglie, soprattutto, nelle vendite con spedizione o trasporto e in particolare, nel quadro del commercio marittimo, nelle vendite all'imbarco (*shipment sales*), nelle quali il venditore rispettivamente attraverso la rimessione delle merci al vettore – nelle prime – o la loro caricazione a bordo della nave – nelle seconde – adempie la propria obbligazione di consegna, trasferendo parimenti all'acquirente i rischi afferenti al danneggiamento o al perimento fortuito delle stesse <sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Sul ruolo dei documenti, e in particolare della polizza di carico, nel quadro delle compravendite internazionali di merci da trasportare o trasportate via mare, cfr., tra gli altri, G. ROMANELLI, *Problematiche attuali dell'utilizzazione della polizza di carico nella vendita su documenti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1982, 826; M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, 83 ss.; D. CASCANO, *Le vendite all'imbarco nel diritto e nella prassi del commercio internazionale*, Pisa, 2025, 200 ss., 246 ss., 271 ss., 329 ss., 354 ss. Nella letteratura anglosassone, sul rilievo della consegna documentale, vedi, per tutti, C. DEBATTISTA - F. HORNYOLD-STRICKLAND, *Debattista on bills of lading in commodities trade*, IV ed., London, 2021, *passim*; i quali evidenziano il carattere duale dell'obbligazione di consegna nelle vendite *on shipment terms*; analogamente con riferimento alla vendita c.i.f., cfr. F. LORENZON, *Sassoon's on C.I.F. and F.O.B. Contracts*, VII ed., London, 2020, 49 s.

<sup>(2)</sup> Che, nelle vendite con trasporto, il trasferimento dei rischi sia correlato all'adempimento dell'obbligazione di consegna della merce, la quale si realizza con la rimessione delle merci al vettore, è una circostanza sostanzialmente acquisita nel diritto e nella prassi commerciali internazionali. Diversa è la posizione che si è profilata nell'ordinamento italiano, in virtù dell'orientamento assunto dalla giurisprudenza e dalla dottrina tradizionali, che hanno legato il passaggio del rischio al trasferimento della proprietà, in ossequio al principio romanistico della *res perit domino*. Per una critica di tale ricostruzione del passaggio del rischio ancorata al trasferimento del diritto reale di proprietà e in favore di un'impostazione ermeneutica volta a valorizzare la prospettiva contrattuale, che lega la traslazione del rischio al momento in cui le parti stabiliscono che essa debba attuarsi, normalmente corrispondente con il luogo in cui si attua la consegna contrattualmente rilevante, si rinvia tra gli altri a: C. ANGELICI, «Consegna» e «proprietà» nella vendita internazionale, Milano, 1979, 247 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, cit., 129 ss.; V. ANTONINI, *Le clausole di ripartizione del rischio nella vendita con trasporto tra imprese (dal criterio della proprietà a quello della consegna)*, in *Dir. trasp.* 2016, 673 e D. CASCANO, *Le vendite all'imbarco*, cit., 385 ss. Similmente, nella dottrina anglosassone, per la svalutazione, nel quadro del commercio internazionale,

In tal quadro, infatti, i documenti di trasporto, generalmente intesi, sono idonei ad assolvere una duplice, importante funzione probatoria: da un lato, essi attestano la consegna delle merci da parte del venditore al vettore alle condizioni contrattualmente pattuite con l'acquirente; dall'altro, valgono ad asseverare la conclusione del contratto di trasporto, ogniqualvolta essa costituisca un'obbligazione gravante sul venditore, come avviene, ad esempio, nelle vendite a condizione *c.&f.* (*cost and freight*) o *c.i.f.* (*cost, insurance and freight*) <sup>(3)</sup>.

Inoltre, qualora il documento di trasporto abbia anche la natura di titolo rappresentativo della merce, esso consente, attraverso la sua consegna di traslare in capo all'acquirente-prenditore il diritto alla riconsegna a destino; conferisce al suo possessore legittimato il possesso mediato dei beni in transito; abilita altresì alla vendita delle merci in corso di viaggio, mediante la negoziazione del titolo stesso <sup>(4)</sup>. Tali caratteristiche sono alla base della centralità che i titoli rappresentativi delle merci rivestono nel quadro delle compravendite internazionali – in particolare per quanto concerne quelle marittime, caratterizzate da

---

del diritto di proprietà sulle merci compravendute rispetto all'assetto delle obbligazioni, all'allocatione dei rischi e alla ripartizione delle spese dettati dalle parti nel regolamento contrattuale, cfr. C. DEBATTISTA - F. HORNYOLD-STRICKLAND, *Debattista on bills of lading in commodities trade*, cit., 4, 94 ss. e 121 ss.

<sup>(3)</sup> Sulla obbligazione del venditore *c.i.f.* e *c.&f.* di stipula del contratto di trasporto e sulla correlata obbligazione di consegna documentale, cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 88 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, cit., 66 ss. e 104 ss.; D. CASCIANO, *Le vendite all'imbarco*, cit., 306 ss. e 329 ss. Nella letteratura anglosassone, cfr., tra gli altri, F. LORENZON, *When is a CIF Seller's carriage contract unreasonable? – section 32(2) of the Sale of Goods Act 1979*, in *Journal of International Maritime Law*, 2007, vol. 13, 241.

<sup>(4)</sup> In termini generali, i documenti di trasporto afferiscono alla conclusione di un contratto di trasporto e alle principali vicende che coinvolgono le merci trasportate. Come noto, nel loro novero, è possibile distinguere le lettere di trasporto o di vettura e i titoli rappresentativi delle merci. Le prime (denominate *waybill* o *consignment note*) hanno, nella prassi e nella disciplina internazionale, valore di semplice documento probatorio, limitandosi a dimostrare l'avvenuta conclusione del contratto di trasporto, la consegna delle merci al vettore e le caratteristiche (a seconda dei casi, numero dei colli o pezzi, quantità, peso, natura, condizione, stato) delle merci oggetto di trasporto. I secondi, oltre ad assolvere alle suddette funzioni probatorie, attribuiscono al loro legittimo possessore il diritto (cartolare) alla consegna delle merci in essi specificate, il possesso mediato delle medesime (*constructive possession*) e il potere di disporne mediante trasferimento del titolo (funzione rappresentativa e, in molti casi, circolatoria). Si tratta di documenti generalmente negoziabili, che si prestano al trasferimento delle merci anche durante il viaggio e che possono essere utilizzati come idoneo strumento di garanzia per il finanziamento dell'operazione da parte del sistema bancario.

lunghi tempi di transito – spiegando altresì il rilievo che essi hanno, quali idonei strumenti di garanzia per le banche, nelle operazioni di finanziamento connesse alle compravendite stesse <sup>(5)</sup>.

Avendo a mente i suddetti aspetti caratteristici delle compravendite internazionali, ben si comprende come, in tale quadro, la digitalizzazione documentale <sup>(6)</sup> sia potenzialmente in grado di offrire agli operatori

---

<sup>(5)</sup> Il tema dei finanziamenti alle operazioni di credito documentario è ampiamente trattato in dottrina. Sul punto, si vedano, *ex multis*, nella letteratura italiana: C. QUARANTOTTI, *L'apertura di credito documentario*, in *Riv. dir. comm.* 1929, I, 490; G.A. MICHELI, *Problemi attuali del credito documentario*, in *Banca, borsa, tit. cred.* 1958, I, 333; G. FERRI, *Apertura di Credito*, in *Enc. dir.* II/1958, 603; F. BONELLI, *Norme ed usi uniformi relativi ai crediti documentari*, in *Enc. dir.* XXVIII/1978, 533; C.E. BALOSSINI, *Norme ed usi uniformi relativi ai crediti documentari*, III ed., Milano, 1978; C. TAGLIENTI, *Credito documentario*, in *Enc. giur.* X/1988, 1; L. PONTRIOLI, *Credito documentario*, in *Dig. comm.* IV/1989, 210; C. COSTA, *Il credito documentario*, Torino, 1997; A. DI MEO, *Crediti documentari*, III ed., Milano, 2019. Nella trattazione giuridica straniera, cfr.: P. ELLINGER - D. NEO, *The Law and Practice of Documentary Letters of Credit*, Oxford, 2010; P. TODD, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credit*, IV ed., London, 2013; E. ADODO, *Letters of Credit: The Law and Practice of Compliance*, Oxford, 2014. In riferimento al credito documentario nel quadro specifico del commercio marittimo, si vedano, in particolare, i contributi di: G.A. QUERCI, *Navigazione e commercio: vendita marittima e credito documentario*, Trieste, 1999; E.O. QUERCI, *La polizza di carico incoronata «nel circolo sistematico duale» della vendita marittima e del credito documentario (A proposito di una recente e fondamentale pubblicazione)*, in *Trasp.* 81/2000, 57; E. CARGNIEL, *La compravendita internazionale di merci con pagamento tramite banca e il ruolo della polizza di carico nel moderno credito documentario*, in *Dir. trasp.* 2010, 585; A. MONTESANO, *I documenti di trasporto nelle operazioni di credito documentario*, Bologna, 2019, spec. 56 ss.; M. RICCOMAGNO, *Il finanziamento nella compravendita internazionale*, in *Dir. mar.* 2024, 768.

<sup>(6)</sup> Per un approfondimento circa il tema della dematerializzazione dei documenti di trasporto, si rinvia, tra gli altri, a: B. IZZI, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. ANTONINI), II, Milano, 2010, 556 s.; M.M. COMENALE PINTO, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 33. Sulla polizza di carico elettronica, si vedano, in particolare: G.F. CHANDLER, *The electronic transmission of bills of lading*, in *JMLC* 1989, 571; F. DE VESCOVI, *La polizza di carico e gli svantaggi della dematerializzazione*, in *Aa.Vv., Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 121; E. FADDA, *Polizza di carico elettronica*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 175; D. FABER, *Electronic bills of lading*, in *LMCLQ* 1996, 232; M. GOLDBY, *Electronic alternatives to transport documents: a framework for future developments*, in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea. The Rotterdam Rules* (a cura di R. THOMAS), London, 2009, 225; N. GASKELL, *Bills of lading in an electronic age*, in *JMLC* 2010, 233; F. LORENZON, *Transport Documents and Electronic Transport Records*, in *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (a cura di Y. BAATZ - C. DEBATTISTA - F. LORENZON - A. SERDY - H. STANILAND - M.N. TSIMPLIS), London, 2009, 99; M. GOLDBY, *Electronic Documents in Maritime Trade, Law and Practice*, Oxford, 2013; C. ROSSELLO, *La polizza di carico elettronica e il sistema "Bolero"*, in *Contr. impr.* 2018, 24; M. GOLDBY, *Electronic Documents in Maritime Trade. Law and Practice*, Oxford, 2019; M. BRIGNARDELLO, *Utilizzo e potenzialità delle blockchains e degli smart contracts nel settore dello shipping: problematiche giuridiche*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 717; A. MONTESANO, *The*

significativi vantaggi competitivi, legati essenzialmente alla riduzione di tempi e costi della gestione documentale. Basti, al riguardo, considerare che la *Digital Container Shipping Association* (DCSA) ha stimato che l'impiego di polizze di carico in formato elettronico avrebbe il potenziale per far risparmiare complessivamente agli *stakeholders* 6,5 miliardi di dollari in costi diretti e al contempo per incrementare il commercio globale da 30 a 40 miliardi di dollari l'anno <sup>(7)</sup>.

Il fenomeno, cionondimeno, solleva interrogativi giuridici di rilievo, con particolare riguardo ai documenti di trasporto dotati di attitudine rappresentativa delle merci trasportate, e segnatamente alle polizze di carico e agli ordini di consegna propri <sup>(8)</sup>. In tale caso, infatti, le prero-

---

*Digital Revolution of the Shipping Industry: Electronic Bill of Lading, Blockchain Technology and Smart Contracts*, in *Dir. mar.* 2020, 267; P. VLAČIĆ - B. ČEKRLIĆ, *The Time is Now: Widespread Adoption of the Electronic Bill of Lading*, in *Dir. mar.* 2020, 701 ss.; Č. PEJOVIĆ, *op. cit.*, 216 ss.; G. ZEKOS, *AI bills of lading in global transportation*, in *Dir. mar.* 2024, 478 e A. MONTESANO, *La polizza di carico tra credito documentario e transizione digitale*, Torino, 2025, 145 ss.

<sup>(7)</sup> Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC), il traffico globale di beni materiali, valutato in 24.000 miliardi di dollari nel 2023 (WTO, *Global Trade Outlook and Statistics*, April 2024, 4) fa tuttora ampio affidamento sulle scritture cartacee, perlopiù inerenti ai titoli di credito e alle procedure digitalmente non automatizzate: segnatamente, un'operazione di compravendita internazionale implica la redazione di circa 36 documenti e 240 copie degli stessi, che, pur potendo essere convertiti in versione digitale, devono essere processati manualmente dalla controparte, utilizzando una moltitudine di standard differenti. Questa circostanza determina inefficienze, costi elevati e rischi significativi (quali, ad esempio, ritardi nei pagamenti, errori umani, frodi, ecc.), che si ritiene potrebbero essere ridotti sensibilmente grazie alla dematerializzazione dei documenti di trasporto. Sul punto, cfr. E. GANNE - H. NGUYEN, *Standards Toolkit for Cross-Border Paperless Trade. Accelerating Trade Digitalization Through the Use of Standards*, 2022, 3 ss.

<sup>(8)</sup> Diversamente, la dematerializzazione delle lettere di vettura è già stata oggetto di regolamentazione e disciplina, o quantomeno è stata tenuta in considerazione, da parte delle convenzioni di diritto materiale uniforme. Nell'ambito del trasporto aereo, la Convenzione di Montreal del 1999, applicabile anche ai trasporti nazionali in virtù del rinvio contenuto all'art. 951 c. nav., pur non contemplando in sé l'emissione di una lettera di trasporto aereo elettronica, consente l'utilizzo di *electronic records* in sostituzione della *air waybill* (AWB) cartacea: in tal caso, peraltro, il vettore è tenuto a consegnare al mittente, se da lui richiesto, una ricevuta di carico (*cargo receipt*) che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni contenute in tali *records* (art. 4) ed alla quale è attribuita la medesima funzione probatoria della AWB cartacea (art. 11); sul punto, cfr. M. BRIGNARDELLO, *I documenti elettronici del trasporto aereo di cose*, in *Trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali - E.G. Rosafio), Milano, 2011, 263 ss. Le Regole CIM-COTIF 1999 stabiliscono che la lettera di vettura ferroviaria (*rail consignment note*) e il suo duplicato possano essere emessi in formato elettronico (art. 6.9); sul tema, cfr. S. BUSTI, *La disciplina del trasporto ferroviario di merci*, in *Dir. mar.*

gative che il documento attribuisce si ricollegano, nella concezione tradizionale, all'incorporazione del diritto di credito nella *chartula* e alla *traditio* fisica del documento stesso, da cui discendono tutte le cennate conseguenze afferenti alla legittimazione cartolare, al possesso mediato delle merci attraverso il possesso del titolo e alla circolazione del diritto ivi incorporato secondo le leggi di circolazione proprie dei beni mobili; aspetti questi che risultano difficili da declinare in relazione al dato elettronico, per sua natura privo di materialità <sup>(9)</sup>.

Allo sviluppo delle soluzioni tecniche consentito dall'avvento delle *blockchain* <sup>(10)</sup>, si è accompagnata, nel corso degli anni, una decisa tendenza, sia contrattuale che normativa, a favore della dematerializzazione documentale, che si è fatta carico di tali profili di complessità, posti sul piano giuridico dalla digitalizzazione stessa. Lo testimoniano la regolazione dell'uso dei documenti elettronici nel quadro delle clausole *standard* adottate nelle operazioni di compravendita o bancarie, nonché la spinta legislativa verso il riconoscimento dell'equivalenza tra i titoli rappresentativi delle merci analogici e digitali, di cui la *Model Law on Electronic Transferable Records* (MLETR), redatta dalla Com-

---

2015, 443 ss. Infine, il Protocollo addizionale alla Convenzione CMR del 20 febbraio 2008 (Protocollo e-CMR), entrato in vigore il 5 giugno 2011 e ratificato dall'Italia con l. 8 marzo 2024 n. 37, disciplina in dettaglio le procedure di emissione e impiego della lettera di vettura stradale in formato elettronico; cfr. C. TINCANI, *Contracts for International Carriage of Goods by Road*, Cham, 2022, 61 ss.

<sup>(9)</sup> La dottrina si è interrogata se le soluzioni tecnologiche ideate per implementare la *electronic Bill of Lading* (eB/L) consentano o meno di replicare, nella sfera digitale, le tre funzioni tradizionalmente svolte dalla versione cartacea, vale a dire la funzione di ricevuta delle merci (*cargo receipt*), di prova dell'avvenuta stipulazione del contratto (*proof of contract*) e di titolo rappresentativo della merce (*document of title*). Cfr., tra gli altri, Č. PEJOVIĆ - U. LEE, *Blockchain Bills of Lading: A new Generation of Electronic Transport Documents*, in *Poredbeno pomorsko pravo/Comparative Maritime Law*, 2022, 31, 33; A. MONTESANO, *La polizza di carico tra credito documentario e transizione digitale*, cit., 156.

<sup>(10)</sup> Per un'introduzione al tema della *blockchain* eB/L, si vedano, per tutti, M. BRIGNARDELLO, *Utilizzo e potenzialità delle «blockchains» e degli «smart contracts» nel settore dello «shipping»: problematiche giuridiche*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 717; A. MONTESANO, *The Digital Revolution of the Shipping Industry*, cit., 267 ss.; P. VLAČIĆ - B. ČEKRLIĆ, *The Time is Now: Widespread Adoption of the Electronic Bill of Lading*, cit.; P. ZAMPELLA, *Gli effetti dell'impiego delle nuove tecnologie in relazione ai titoli rappresentativi e ai documenti utilizzati per la circolazione delle merci nel trasporto marittimo internazionale*, in *Dir. trasp.* 2020, 35 ss.; A. BERGAMINO, *Blockchain and the law: much ado about nothing? The case of logistics and shipping industry*, in *Diritto del commercio internazionale* 2021, 135 e J. FAVA, *Chip Off the Old Block: Acknowledging the Obstacles to Widespread Adoption of Blockchain Bills of Lading*, in *LSE Law Review* 2022, 181.

missione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (UNCITRAL), ha costituito un importante archetipo, come dimostra, da ultimo, la recente adozione, da parte del Regno Unito, dell'*Electronic Trade Documents Act 2023* (ETDA 2023) <sup>(11)</sup>.

In quest'ottica, appare opportuno delineare le linee evolutive della disciplina normativa concernente la dematerializzazione dei documenti di trasporto impiegati nel commercio internazionale, con particolare riguardo a quelli aventi natura di titoli rappresentativi delle merci trasportate.

2. *Il quadro normativo vigente* – In via di premessa, va rilevato che la maggior parte degli ordinamenti giuridici nazionali non contempla tuttora una disciplina generale relativa ai titoli di credito dematerializzati, né a quel sottotipo di questi ultimi che è costituito dai titoli rappresentativi delle merci.

È questo il caso dell'ordinamento italiano, che, come è noto, prevede e disciplina l'emissione in forma elettronica solo di determinate tipologie di titoli di credito <sup>(12)</sup>. Si pensi, ad esempio, ai valori mobiliari regolati dalla legge italiana, ammessi alla negoziazione o negoziati in sede di negoziazione italiana o di altro Paese dell'Unione europea, che, ai sensi dell'art. 83-*bis*, d.lg. 24 febbraio 1998 n. 58 (TUF, Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria) *devono* indefettibilmente assumere la veste scritturale, oppure alla cambiale finanziaria, che, ai sensi dell'art. 1-*bis*, l. 13 gennaio 1994 n. 43 (Disciplina delle cambiali finanziarie), *può* essere emessa anche in forma dematerializzata <sup>(13)</sup>.

---

<sup>(11)</sup> Così L. CASTELLANI, *The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records as Enabler of the Use of Electronic Bills of Lading*, in *WMU Maritime Week 2024. Maritime Digitalization and Decarbonization: A Sustainable Future*, Malmo, 2025, 128 ss.

<sup>(12)</sup> Le disposizioni del codice civile sui titoli di credito in generale (art. 1992-2027 c.c.) e sulla lettera di vettura (art. 1684 e 1691 c.c.), nonché le norme del codice della navigazione sul trasporto marittimo e aereo di cose (rispettivamente art. 457-467 c. nav. e art. 951 c. nav.) non disciplinano affatto gli aspetti giuridici inerenti all'emissione, al controllo, al trasferimento e alla consegna di documentazione in formato elettronico.

<sup>(13)</sup> La norma è stata introdotta dall'art. 32, comma 7, d.l. 22 giugno 2012 n. 83, conv., con modifiche, in legge dalla l. 7 agosto 2012 n. 134. Sul punto, si vedano M. CIAN, *Titoli dematerializzati e circolazione "cartolare"*, Milano, 2001, 346 ss.; M. LIBERTINI, *I titoli di credito nella dottrina giuscommercialistica italiana*, in *Orizzonti del diritto commerciale*, 2017, 9 ss.; F. MARTORANO, *Titoli di credito dematerializzati*, Milano, 2020, 62 ss.; G.F. CAMPOBASSO, *Diritto commerciale*, 3, *Contratti – Titoli di credito – Procedure concorsuali*, Torino, 2022, 276 ss.

Né la disciplina generale contenuta nel d.lg. 7 marzo 2005 n. 82 (CAD, Codice dell'Amministrazione Digitale) appare idonea a colmare tale lacuna, poiché, con riguardo all'ambito oggetto della presente indagine, essa si limita a identificare le condizioni in presenza delle quali il documento informatico è idoneo a soddisfare il requisito legale della forma scritta, modulandone, a seconda delle circostanze, l'attitudine probatoria <sup>(14)</sup>, senza tuttavia affrontare in alcun modo il tema dei titoli di credito elettronici, di cui quindi il CAD non stabilisce l'equivalenza rispetto agli omologhi cartacei.

Analoghe considerazioni valgono per la normativa europea, tra cui in particolare il reg. (UE) n. 910/2014 del 23 luglio 2014 (altresì noto come Regolamento eIDAS), il quale si focalizza su aspetti legati al riconoscimento dei mezzi di identificazione elettronica, sulla previsione di norme relative ai servizi fiduciari per le transazioni elettroniche, sulla definizione di un quadro giuridico per le firme digitali, i sigilli elettronici e le validazioni temporali, riservando ai documenti elettronici il solo art. 46, che fissa il principio dell'equivalenza per finalità essenzialmente legate alla prova <sup>(15)</sup>.

È ben vero che, in relazione ai documenti di trasporto, un importante tassello nell'evoluzione del quadro normativo europeo sulla transizione digitale è stato apportato dal reg. (UE) n. 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni

---

<sup>(14)</sup> Il CAD si limita a fornire la definizione di «documento informatico», qualificandolo come «rappresentazione informatica di atti, fatti o dati giuridicamente rilevanti» (art. 1, lett. *p*), nonché a stabilire le condizioni in presenza delle quali il documento informatico soddisfa il requisito della forma scritta e il suo valore probatorio, rimettendo le ipotesi residuali alla libera valutazione del giudice. In particolare, il documento informatico soddisfa il requisito della forma scritta e ha l'efficacia di una scrittura privata non autenticata qualora sia stato sottoscritto con firma elettronica qualificata, firma elettronica avanzata o, comunque, sia stato formato, previa identificazione informatica del suo autore, con modalità tali da garantirne la sicurezza, l'integrità e l'immodificabilità e, in maniera manifesta e inequivoca, la sua riconducibilità all'autore (art. 20, comma 1-*bis*). Cfr. R. ARCELLA - G. VITRANI, *Il Codice dell'Amministrazione Digitale. Disciplina e applicazioni*, Milano, 2024, 11 ss. e 115 ss.

<sup>(15)</sup> Tale testo ha introdotto regole uniformi in materia di meccanismi di «identificazione elettronica» e «servizi fiduciari», allo scopo di rimuovere le barriere che ne ostacolano l'impiego a livello transfrontaliero sul territorio dell'Unione europea. Sotto questo profilo, il legislatore sovranazionale ha espressamente stabilito che l'efficacia giuridica e probatoria di documenti, firme, sigilli elettronici e strumenti di validazione temporale non può essere negata in ragione della scelta del supporto elettronico, anziché cartaceo (art. 25, 35, 41 e 46, Regolamento eIDAS).

regolamentari relative al trasporto (Regolamento eFTI), divenuto applicabile a partire dal 21 agosto 2024. Peraltro, anche tale normativa non stabilisce le condizioni in presenza delle quali ai titoli di credito in formato elettronico è riconosciuto il medesimo valore della documentazione cartacea ai fini privatistici cui si è fatto cenno, bensì interviene sul segmento *business-to-government* (B2G), incidendo sulle interazioni tra gli operatori economici privati e le autorità competenti lungo la filiera logistica (ad esempio, le autorità doganali, quelle portuali, ecc.) <sup>(16)</sup>.

Infine, neppure la normativa di diritto materiale uniforme reca alcuna regolazione sul punto.

La Convenzione di Vienna dell'11 aprile 1980 (CISG, *United Nations Convention for the International Sale of Goods*), all'art. 34, si limita a stabilire che i documenti relativi alla merce debbano essere consegnati all'acquirente nel tempo, nel luogo e nella forma previsti dal contratto, senza tuttavia precisare quali documenti siano richiesti, né stabilire l'equivalenza tra documenti cartacei e digitali, che, per ovvie ragioni connesse alla genesi temporale della Convenzione, non erano stati neppure contemplati dai suoi estensori <sup>(17)</sup>.

È ben vero che la CISG, all'art. 9, prevede che le parti sono obbligate (i) da qualsiasi uso a cui hanno acconsentito, (ii) da eventuali pratiche che hanno stabilito tra di loro nonché anche (iii) da qualsiasi uso che essi conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che nel commercio internazionale è ampiamente noto e regolarmente osservato dalle parti di contratti del tipo coinvolto nel particolare commercio in questione;

---

<sup>(16)</sup> Peraltro, il Regolamento eFTI segue, in materia, un approccio asimmetrico. Esso, segnatamente, impone alle autorità competenti di dotarsi delle infrastrutture tecniche per accettare le informazioni regolamentari relative al trasporto messe a disposizione dagli operatori in formato elettronico, purché trasmesse in conformità alle specifiche del Regolamento stesso. Viceversa, nelle relazioni *business-to-business* (B2B), il principio cardine rimane quello dell'autonomia contrattuale: gli operatori conservano la mera facoltà di veicolare, tramite piattaforme eFTI certificate da organismi nazionali di accreditamento, le informazioni regolamentari relative al trasporto, ferma restando la possibilità di continuare a impiegare la documentazione cartacea tradizionale. Sul Regolamento eFTI, si rinvia a D. CASCIANO, *Informatizzazione documentale e trasporto di merci su strada*, in *Dir. trasp.* 2021, 889. Si veda, altresì, 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.

<sup>(17)</sup> Con riferimento all'art. 34 CISG, non risulta essere ancora emersa una prassi giurisprudenziale circa la consegna di documenti in formato digitale. Si veda, in proposito, il *Digest of Case Law of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, 2016, 136 ss.

sicché si potrebbe concludere che, in questa prospettiva, un documento di trasporto elettronico può essere presentato quando le parti vi acconsentono espressamente o implicitamente, nonché quando gli usi commerciali prevedono l'emissione e il trasferimento di un documento elettronico. Si tratta, tuttavia, di una porta di accesso debole alla dematerializzazione, sia perché è rimessa alla valutazione caso per caso, sia perché le parti possono derogare all'applicazione della Convenzione di Vienna (cosa che comunemente avviene, mediante l'inserimento di apposite clausole di *opting out* nei contratti di compravendita).

3. *L'autonomia contrattuale standardizzata: Incoterms® ed eUCP* – In presenza di tale vuoto normativo, l'accettazione e la concreta definizione delle modalità di utilizzo della documentazione in formato elettronico lungo la *supply chain* internazionale sono, dunque, finite per essere rimesse in concreto all'autonomia negoziale delle parti.

In termini generali, lo sviluppo tecnologico ha favorito, negli ultimi decenni, il processo di dematerializzazione, di cui si rinviene traccia nella standardizzazione contrattuale del settore, predisposta ed elaborata dalla Camera di Commercio Internazionale.

Al riguardo, vengono innanzitutto in rilievo gli Incoterms® 2020, i quali, alle clausole A1/B1, di tutte le condizioni di resa in essi codificate, prevedono che qualsiasi documento che il venditore o l'acquirente debba fornire alla controparte può essere in formato cartaceo o elettronico, come concordato *inter partes* ovvero, in mancanza di accordo, come è d'uso. Se ne evince che, ove gli Incoterms® 2020 siano applicabili al contratto di compravendita, i documenti elettronici risultano ammissibili anche in assenza di accordo espresso, purché, nel settore considerato, sussista un uso commerciale che ne legittimi l'impiego<sup>(18)</sup>. Ma, a parte il problema della definizione dell'ambito di applicazione degli Incoterms® – che dipende in parte dalla loro qualificazione giuridica, ogniquale volta essi non siano espressamente richiamati nel contratto di compravendita<sup>(19)</sup> – questa previsione non consente di comprendere

---

<sup>(18)</sup> Cfr. L. RAILAS, *Incoterms 2020 Handbook: Effecting Deliveries in Challenging Times*, Alphen aan den Rijn, 2023, 46.

<sup>(19)</sup> La dottrina ha assunto posizioni discordanti circa la natura giuridica degli Incoterms®, che sono stati da alcuni qualificati come mere clausole standard, le quali, per trovare applicazione, debbono essere espressamente incorporate in contratto, e da altri come usi del commercio internazionale, distinguendosi ulteriormente, in questo secondo

quali caratteristiche debba avere il documento elettronico, e in particolare il titolo rappresentativo elettronico per essere considerato omologo a quello cartaceo, né soprattutto chiarisce se un documento elettronico può costituire effettivamente un titolo rappresentativo delle merci.

Maggiore dettaglio hanno le eUCP (*Supplement to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation*), le quali integrano la disciplina di cui alle Norme e Usi Uniformi sul Credito Documentario (UCP, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*), introducendo un *framework* standardizzato di regole tecniche tese a definire le modalità di presentazione di registrazioni elettroniche, singolarmente o in combinazione con la documentazione cartacea, nell'ambito delle operazioni di credito documentario (art. e1, lett. a, eUCP 2.1) <sup>(20)</sup>. Queste norme, oltre a fornire una definizione di registrazione elettronica che consente di individuare le caratteristiche che la registrazione deve avere ai fini della sua ammissibilità (vale a dire: l'autenticazione dell'identità del mittente; la completezza ed inalterazione del contenuto; l'attitudine a essere esaminata a fini di verifica) <sup>(21)</sup>, in ossequio al principio di non discriminazione, stabiliscono che l'incapacità della banca di esaminare un *record* elettronico nel formato richiesto da un credito eUCP non possa costituire motivo di rifiuto del documento, nel caso in cui non sia richiesto alcun formato (art. e7, lett. c, eUCP 2.1).

Tuttavia, anche in questo caso si tratta di una disciplina non vincolante (*soft law*), che è settoriale, perché riguarda il credito documentario e non (quantomeno direttamente) il contratto di compravendita, dipende dall'incorporazione specifica delle eUCP nella lettera di credito,

---

caso, le posizioni di quanti li inquadrano come usi negoziali, di coloro che li riconducono agli usi interpretativi e di chi, infine, li eleva al rango di usi normativi. Per una panoramica circa tali diverse ricostruzioni e per una disamina delle implicazioni giuridiche dei diversi inquadramenti, si rinvia a D. CASCIANO, *Le vendite all'imbarco*, cit. 170 ss.

<sup>(20)</sup> Le eUCP sono state elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale con la finalità di disciplinare l'impiego di documenti elettronici nell'ambito dei crediti documentari. Sono state pubblicate nella prima edizione (Versione 1.0) nel 2002, quale supplemento alle UCP 500. Successivamente sono state oggetto di revisione e l'edizione più aggiornata è la Versione 2.1, che costituisce il frutto delle modifiche apportate nel 2019 e indi del successivo allineamento alla *Model Law on Electronic Transferable Records* (MLETR) di UNCITRAL, con particolare riguardo al tema dei titoli di credito trasferibili. Sulla MLETR cfr. il successivo § 4.

<sup>(21)</sup> Sul punto, si veda M. GOLDBY, *Electronic Documents in Maritime Trade. Law and Practice*, cit., 87 ss.; cfr. anche A. MONTESANO, *I documenti di trasporto nelle operazioni di credito documentario*, cit., 27 ss.

non affronta nel dettaglio il tema delle caratteristiche che il documento deve avere per poter essere considerato un equivalente del titolo rappresentativo cartaceo.

Ne consegue che né gli Incoterms®, né le eUCP sono in grado di risolvere *ex se* il problema concernente l'ammissibilità dei documenti elettronici, non solo in relazione a tutti i casi in cui essi non concorrono a integrare la disciplina negoziale, ma anche qualora, pur essendo applicabili al contratto (rispettivamente a quello di compravendita e a quello bancario di credito documentario), i documenti digitali, e segnatamente i titoli rappresentativi delle merci, non possano essere considerati, nella cornice normativa di riferimento (ossia secondo la *lex contractus*), equiparabili ai documenti cartacei <sup>(22)</sup>.

4. *La legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici* – Dalle considerazioni sin qui svolte è quindi possibile comprendere che, se il ricorso all'autonomia negoziale è sicuramente utile per consentire l'uso di documenti digitali nel commercio internazionale, tuttavia esso non è di per sé sufficiente a fornire un quadro giuridico ai documenti di trasporto elettronico, e in particolare ai titoli rappresentativi, idoneo a favorirne l'impiego e la diffusione nell'ambito del contratto di compravendita internazionale. A tal fine, appare, infatti, imprescindibile un'appropriata cornice normativa, che individui i requisiti in costanza dei quali una registrazione elettronica possa considerarsi equivalente a un titolo rappresentativo delle merci emesso su supporto cartaceo, espletandone le funzioni.

È in questo contesto che si inserisce l'importante iniziativa armonizzatrice della Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (UNCITRAL, *United Nations Commission on International Trade Law*), che nel 2017 ha portato all'adozione della *Model Law on Electronic Transferable Records* (MLETR) <sup>(23)</sup>.

---

<sup>(22)</sup> D. CASCIANO, *Le vendite all'imbarco*, cit., 339.

<sup>(23)</sup> L'Assemblea generale delle Nazioni Unite, con la risoluzione 2205 del 17 dicembre 1966, aveva attribuito all'UNCITRAL il compito di perseguire la progressiva armonizzazione e unificazione del diritto del commercio internazionale. In funzione di tale proposito, tale organo ha redatto nel tempo una serie di strumenti normativi, vincolanti e non, onde facilitare il commercio elettronico nel commercio internazionale: la Legge modello sul commercio elettronico (MLEC, *Model Law on Electronic Commerce*) (1996), la Legge modello sulle firme elettroniche (MLES, *Model Law on Electronic Signatures*) (2001), la

Si tratta di testo privo di efficacia normativa vincolante, il quale ha lo scopo di incoraggiare i legislatori nazionali a elaborare norme che riconoscano l'equivalenza normativa tra i titoli di credito cartacei e quelle informazioni, veicolate tramite il *medium* elettronico, che siano in grado di replicarne le funzionalità (ETR, *electronic transferable records*) <sup>(24)</sup>.

Il Modello di legge, in particolare, presenta una struttura quadripartita: il primo capitolo, intitolato «*General provisions*» (art. 1-7), disciplina l'ambito applicativo (art. 1), le definizioni (art. 2), i criteri ermeneutici (art. 3), l'autonomia negoziale (art. 4), il contenuto del titolo di credito elettronico (art. 5-6) e il principio generale di non discriminazione (art. 7); il secondo capitolo, «*Provisions on functional equivalence*» (art. 8-11), stabilisce i requisiti necessari affinché un documento possa qualificarsi come ETR e possa altresì reputarsi funzionalmente equivalente al corrispettivo cartaceo, con riferimento alla forma scritta, alla sottoscrizione e all'esercizio del controllo su di esso; il terzo capitolo, «*Use of electronic transferable records*» (art. 12-18), disciplina le

---

Convenzione delle Nazioni Unite sull'uso delle comunicazioni elettroniche nei contratti internazionali (*UN Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts*) (2005). Il framework normativo realizzato, tuttavia, non disciplinava in termini sufficientemente dettagliati l'impiego di titoli di credito elettronici e l'incertezza circa il loro valore giuridico costituiva un ostacolo significativo per lo sviluppo del commercio internazionale. Per questa ragione, l'UNCITRAL, il 13 luglio 2017, ha adottato la *Model Law on Electronic Transferable Records*, il cui testo è stato messo a punto dal *Working Group IV (Electronic Commerce)*, incaricato nel 2011 di elaborare uno strumento normativo in materia. Per approfondimenti si veda, innanzitutto, la *Explanatory Note to the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, 18 ss.; cfr., inoltre, G. FINOCCHIARO - L. CASTELLANI, *La Legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici*, in *Contr. impr.*, 2021, 38, 41 ss. L'azione armonizzatrice di UNCITRAL in materia di documenti di trasporto elettronici è proseguita con l'approvazione, a luglio 2025, del progetto di Convenzione sui documenti di carico negoziabili (*Draft Convention on Negotiable Cargo Documents*); tale testo convenzionale è stato indi adottato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 15 dicembre 2025. A differenza della MLETR, che costituisce una normativa di *soft law*, la nuova convenzione introduce un quadro giuridico vincolante, che estende la negoziabilità – finora limitata principalmente alle polizze di carico marittime – a tutte le modalità di trasporto (aereo, stradale, ferroviario e multimodale). La Convenzione adotta un approccio *opt-in* e un sistema a doppio binario (*dual track approach*) che preserva l'applicazione delle convenzioni di trasporto esistenti, pur introducendo un nuovo strumento negoziabile.

<sup>(24)</sup> Ai sensi dell'art. 10 della MLETR, sono qualificabili come «titoli di credito elettronici» (*electronic transferable records*) le registrazioni elettroniche che contengano le medesime informazioni che devono essere contenute in un titolo di credito, ove sia utilizzato un metodo affidabile per identificare la registrazione elettronica, renderla soggetta al «controllo esclusivo» di un *holder* e conservarne l'integrità.

modalità di impiego di un ETR; il quarto, «*Cross-border recognition of electronic transferable records*» (art. 19), infine, reca previsioni inerenti al riconoscimento dei titoli di credito elettronici emessi da Stati terzi.

Lo scopo della MLETR è stabilire i requisiti in presenza dei quali un titolo di credito in formato elettronico possa considerarsi equivalente, sul piano funzionale, alla sua corrispondente versione analogica. La Legge modello, pertanto, non interferisce con i profili di diritto sostanziale e le regole di conflitto elaborate da ciascun ordinamento nazionale. Viceversa, sulla falsariga dei precedenti modelli di legge messi a punto da UNCITRAL, l'articolato si informa ai principi fondamentali di *non discriminazione* nell'uso degli *electronic transferable records*, *neutralità tecnologica* ed *equivalenza funzionale* <sup>(25)</sup>.

Il *principio di non discriminazione* nell'uso dei titoli di credito elettronici va declinato, innanzitutto, rispetto agli omologhi documenti cartacei, per cui l'efficacia giuridica, la validità e l'esecutività (*enforceability*) degli stessi non possono essere negate adducendo, quale motivo di giustificazione, l'uso del formato digitale (art. 7.1). Inoltre, trova applicazione anche nei confronti degli *electronic transferable records* esteri, cui deve essere accordato il medesimo trattamento riservato ai titoli di credito elettronici nazionali e la cui efficacia giuridica, validità o esecutività non può essere contestata per il solo fatto che siano stati emessi o utilizzati al di fuori dell'ordinamento giuridico di riferimento (art. 19) <sup>(26)</sup>.

Venendo al *principio di neutralità tecnologica*, si tratta di un criterio informatore dell'attività di produzione normativa, che impone al legislatore di adottare una postura «agnostica» rispetto alle soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato, al fine di preservare la capacità di

---

<sup>(25)</sup> La Legge modello non disciplina i titoli di credito finanziari, come le azioni o le obbligazioni (art. 1.3 MLETR). Gli Stati, nel recepirne il contenuto, possono altresì escludere, dall'alveo applicativo della disciplina di recepimento: (a) gli strumenti considerati trasferibili in certi ordinamenti nazionali e non in altri (ad es., le lettere di credito); (b) le cambiali e gli assegni, già disciplinati da strumenti di diritto materiale uniforme e, segnatamente, dalle convenzioni di Ginevra del 1930 (*Convention Providing a Uniform Law for Bills of Exchange and Promissory Notes*) e del 1931 (*Convention Providing a Uniform Law for Cheques*); (c) gli strumenti che esistono soltanto in formato elettronico. Per approfondimenti, si veda la *Explanatory Note to the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, 23 ss.

<sup>(26)</sup> Cfr. G. FINOCCHIARO - L. CASTELLANI, *La Legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici*, cit., 42 s.

una determinata legge di adeguarsi ai ritmi e ai mutamenti imposti dal progresso e dall'innovazione <sup>(27)</sup>.

L'elemento cardine della disciplina della MLETR è, peraltro, rappresentato dal *principio dell'equivalenza funzionale*, in virtù del quale una registrazione elettronica è giuridicamente equiparata a un titolo di credito trasferibile ove rechi le informazioni che dovrebbero essere contenute in un documento o strumento trasferibile su supporto cartaceo (art. 10.1, lett. a) e, soprattutto, venga utilizzato un metodo affidabile (*reliable method*) <sup>(28)</sup> per identificare il dato informatico come *electronic transferable record*, assoggettare tale documento a controllo durante tutto il suo ciclo vitale e preservarne l'integrità <sup>(29)</sup> (art. 10.1, lett. b) <sup>(30)</sup>.

In forza di tale principio, la MLETR preserva l'applicazione della normativa esistente ai documenti o strumenti trasferibili (art. 1.2) e la estende ai *record* elettronici trasferibili, evitando così la creazione di un doppio regime normativo (art. 8-11).

Tale principio si fonda sull'assunto per cui l'elemento dell'incorporazione debba essere letto in chiave funzionale e non strutturale: la

---

<sup>(27)</sup> Così G. FINOCCHIARO - L. CASTELLANI, *loc. ult. cit.*

<sup>(28)</sup> L'affidabilità del metodo dev'essere scrutinata sulla base di alcuni indici che sono elencati, in via esemplificativa e non tassativa, all'art. 12: le regole tecniche, procedurali e organizzative rilevanti ai fini di tale valutazione; la capacità di assicurare l'integrità del dato; l'idoneità a prevenire accessi non autorizzati; la sicurezza dell'hardware e del software; la periodicità e l'ampiezza delle verifiche effettuate da un organismo indipendente; il rilascio di una dichiarazione in merito da parte di un'autorità di vigilanza, un organismo di accreditamento o un sistema di autoregolamentazione su base volontaria (*voluntary scheme*); l'applicazione degli standard tecnici adottati nel settore produttivo di riferimento.

<sup>(29)</sup> L'integrità del dato informatico è valutata verificando se le informazioni contenute nel titolo di credito elettronico (*electronic transferable record*), ivi incluse le eventuali modifiche apportate dal momento della sua emissione sino a quello in cui esso cessi di produrre effetti o avere validità, siano rimaste complete e inalterate, eccezion fatta per quelle variazioni non sostanziali, fisiologicamente correlate alla trasmissione, conservazione o visualizzazione del documento su terminale (art. 10.2).

<sup>(30)</sup> Il principio di equivalenza funzionale, innanzitutto, interessa i requisiti di forma, afferenti alla forma scritta (art. 8) e alla firma autografa. Sennonché, la necessità di stabilire un quadro normativo *ad hoc* in materia di titoli di credito elettronici, anche a fini di certezza del diritto, ha indotto il *Working Group IV* dell'UNCITRAL a coniare i concetti di «controllo», quale equivalente funzionale del possesso nella dimensione digitale, e di «singolarità», onde «evitare che lo stesso documento elettronico possa fondare molteplici richieste di adempimento delle prestazioni incorporate»; così G. FINOCCHIARO - L. CASTELLANI, *La Legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici*, cit., 49 ss. In merito, si veda altresì la *Explanatory Note to the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, 35 ss.

*chartula*, in altri termini, non rileva nella sua materialità, bensì quale «indice utilizzabile per la legittimazione e la negoziazione di una situazione giuridica, indice che essendo in grado di evidenziare una posizione di esclusività (nel senso che chi può vantare è nel contempo in grado di escludere che altri si trovino in analoga posizione) consente di ridurre i rischi» <sup>(31)</sup>.

In questa prospettiva, i redattori della Legge modello hanno coniato la nozione di «controllo» quale equivalente funzionale del «possesso», consapevoli della centralità che tale concetto assume tanto ai fini della legittimazione quanto della circolazione dei diritti incorporati nel titolo di credito. In tal senso, si è previsto che ogniqualvolta la legge richieda o consenta il possesso di un documento o strumento trasferibile, tale requisito si consideri soddisfatto, con riferimento a un titolo elettronico trasferibile, ove venga utilizzato un metodo affidabile che consenta a un soggetto (*person*) <sup>(32)</sup> di esercitarne il «controllo esclusivo» (*exclusive control*), assicurandone parimenti l'identificazione come detentore del *record* (art. 11.1). In tal caso, il trasferimento del controllo sul titolo di credito elettronico produrrà effetti equivalenti al trasferimento del possesso della sua omonima versione cartacea (art. 11.2).

In coerenza con tale impostazione, il testo della MLETR, muovendo dal concetto di «singolarità» (*singularity*) si premura di individuare le modalità per assicurare che lo stesso documento elettronico non possa essere utilizzato per fondare molteplici richieste di adempimento delle prestazioni incorporate, evitando così i rischi connaturati al *double spending* <sup>(33)</sup>.

---

<sup>(31)</sup> Così C. ANGELICI, *Diritto commerciale*, I, Bari, 2002, 208. In termini analoghi, si sono espressi: P. SPADA, *Introduzione al diritto dei titoli di credito*, Torino, 2012, 126; E. MIGLIACCIO, *Titoli di credito e altri strumenti di finanziamento. Bozza per una voce*, in *Riv. dir. banc.* 2018, 386.

<sup>(32)</sup> La nozione di «soggetto» di cui all'art. 11 della MLETR dev'essere intesa in senso ampio. Innanzitutto, è riferibile sia alle persone fisiche (*natural persons*) che alle persone giuridiche (*legal persons*). In secondo luogo, nulla esclude che due o più soggetti possano esercitare congiuntamente il controllo del documento elettronico. Infine, la Legge modello si limita a stabilire i requisiti tecnici per esercitare il controllo esclusivo, ma l'individuazione del legittimo titolare dei diritti oggetto di controllo è questione rimessa alla legge sostanziale applicabile, in virtù delle regole di diritto internazionale privato. Così *Explanatory Note to the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*, 44.

<sup>(33)</sup> Sul punto cfr. G. FINOCCHIARO - L. CASTELLANI, *La Legge modello dell'UNCITRAL sui titoli di credito elettronici*, cit., 57 ss.

5. *L'implementazione nazionale della MLETR* – La MLETR, si è detto, è una legge modello, di per sé non dotata di forza vincolante, ma volta a orientare le politiche legislative degli Stati, al fine di rimuovere i fattori suscettibili di ostacolare lo scambio e il riconoscimento transfrontaliero dei titoli di credito elettronici nei diversi segmenti della *supply chain* internazionale.

La sua implementazione, in merito, è stata attivamente promossa da soggetti pubblici e privati.

A livello politico internazionale, la MLETR ha ricevuto l'esplicito sostegno del G7, che, in più occasioni, ha assunto dichiarazioni a supporto dell'adozione della stessa o di una legislazione basata sugli stessi principi giuridici, oltre che a sostegno dello scambio e del riconoscimento transfrontaliero dei record elettronici trasferibili <sup>(34)</sup>.

Inoltre, i recenti accordi sull'economia digitale conclusi tra Singapore ed altri Stati <sup>(35)</sup>, richiedono ai Paesi aderenti di prendere in considerazione l'adozione della MLETR al fine di un adeguamento dei rispettivi ordinamenti giuridici, nell'ottica di favorire gli scambi commerciali *paperless*.

Anche gli operatori commerciali hanno sostenuto l'adozione della MLETR: in particolare, un primo studio della Commissione bancaria della Camera di Commercio Internazionale ha individuato nella Legge

---

<sup>(34)</sup> Nello specifico, il G7 ha espresso il proprio supporto a un'armonizzazione del quadro normativo internazionale sulla base dei principi delineati nella MLETR con la «Dichiarazione ministeriale su digitale e tecnologia» del 28 aprile 2021, approvando un quadro di collaborazione volto a favorire le riforme necessarie alla suddetta armonizzazione normativa e, con essa, l'adozione di documenti elettronici trasferibili. Le potenzialità dei titoli di credito elettronici nel quadro del commercio internazionale sono state indiritadite dalla Presidenza britannica del G7 con la comunicazione del 17 dicembre 2021, che ha raccomandato l'adozione della MLETR. Ulteriormente, la riunione dei Ministri del Digitale del G7 tenutasi il 10 e 11 maggio 2022 a Düsseldorf, sotto la Presidenza tedesca, si è conclusa con l'adozione della «Dichiarazione ministeriale sulla digitalizzazione», che ha reiterato il riconoscimento dell'importanza di promuovere l'uso di documenti elettronici trasferibili (*Electronic Transferable Records*) per facilitare il commercio internazionale, e portare a uno scambio di informazioni e buone pratiche sul loro uso.

<sup>(35)</sup> Si tratta, segnatamente, dei seguenti accordi: il *Digital Economy Partnership Agreement* (DEPA), concluso il 12 giugno 2020 con Cile e Nuova Zelanda, cui ha aderito, nel maggio 2024, anche la Corea del Sud; il *Singapore-Australia Digital Economy Agreement* (SEADA), stipulato con l'Australia il 6 agosto 2020; l'*UK-Singapore Digital Economy Agreement* (UKSDEA), concluso con il Regno Unito il 25 febbraio 2022; il *Korea-Singapore Digital Partnership Agreement* (KSDPA), stipulato con la Corea del Sud il 21 novembre 2022; l'*EU-Singapore Digital Trade Agreement* (EUSTDA), sottoscritto con l'Unione europea il 7 maggio 2025 e recentemente entrato in vigore il 1° febbraio 2026.

modello il testo ideale per digitalizzare il *trade finance*, e, in considerazione di ciò, ha ritenuto opportuno allineare ad essa le proprie Norme per la presentazione elettronica dei documenti <sup>(36)</sup>.

Questo clima favorevole ha fatto sì che, nel corso degli ultimi anni, un numero crescente di Stati abbia implementato una normativa interna che, seppur con diverse sfumature, recepisce l'impianto di cui alla legge modello.

Nel novembre 2018, il Regno del Bahrein è diventato il primo Paese al mondo a recepire il contenuto della MLETR, seguito da Singapore, che ha adottato una normativa conforme alla Legge modello con l'*Electronic Transaction (Amendment) Act 2021*. In seguito, altri ordinamenti giuridici hanno partecipato al processo uniformatore: Belize, Paraguay, Kiribati, *free-zone* di Abu Dhabi *Global Market*, Papua Nuova Guinea, Timor-Est, Regno Unito, Francia <sup>(37)</sup>, Marshall Islands, Mauritius, Repubblica popolare cinese <sup>(38)</sup>.

Altri ordinamenti nazionali, come ad esempio quello tedesco <sup>(39)</sup>,

---

<sup>(36)</sup> Nell'ottobre 2022, nel corso della Sessione plenaria della *ICC Banking Commission* tenutasi a Parigi, venne costituito un Gruppo di lavoro con il compito di allineare le Regole sulla presentazione dei documenti elettronici alla MLETR in relazione agli aspetti concernenti gli *electronic transferable records*. All'esito del lavoro svolto dal *Working Group*, sono state adottate le eUCP versione 2.1 e le eURC (*Uniform Rules on Collection*) versione 1.1. Anche le Regole Uniformi per le Transazioni Commerciali Digitali (*Uniform Rules for Digital Trade Transactions*, o in breve URDTT), versione 1.0, entrate in vigore il 1° ottobre 2021, sono state pensate per essere compatibili con la MLETR.

<sup>(37)</sup> Il *Titre II* della *Loi n. 2024-537 du 13 juin 2024 visant à accroître le financement des entreprises et l'attractivité de la France*, agli art. 14-17, recepisce nell'ordinamento francese i principi della Legge modello, disciplinando, in modo puntuale, l'emissione e l'impiego di titoli di credito elettronici.

<sup>(38)</sup> La Cina ha adottato i principi della MLETR, revisionando il proprio codice di diritto marittimo il 28 ottobre 2025, con entrata in vigore prevista per il 1° maggio 2026.

<sup>(39)</sup> In Germania, a seguito della riforma del 2013, il § 516(2) del Libro Quinto (*Seehandels*) del codice commerciale (HGB, *Handelsgesetzbuch*), rubricato «*Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung*», riconosce l'equiparazione alla polizza di carico delle registrazioni elettroniche suscettibili di svolgerne le medesime funzioni, purché ne sia garantita l'autenticità e l'integrità. Parimenti, alle medesime condizioni, il § 526(4) assimila alla lettera di trasporto marittima (*Seefrachtbrief*) una registrazione elettronica che svolga le stesse funzioni. La disciplina, che si informa al principio di equivalenza funzionale, nell'individuare i presupposti necessari al suo soddisfacimento, si limita, tuttavia, a richiamare i concetti di «autenticità» e di «integrità». Sotto questo profilo, la portata innovativa della disciplina rimane incompleta in assenza del regolamento ministeriale attuativo (espressamente previsto da entrambi i citati articoli) volto a regolare i profili connessi alla emissione e alla presentazione di una polizza di carico (o di una lettera di vettura marittima) elettronica, definendo le caratteristiche tecniche che le registrazioni

che già in precedenza avevano adottato una disciplina relativa ai documenti di trasporto digitali e ai titoli rappresentativi delle merci in formato elettronico, hanno apportato o sono in procinto di apportare ulteriori emendamenti che, a vario titolo, recepiscono i principi propri della MLETR <sup>(40)</sup>.

In Italia l'attuazione della MLETR non ha ancora trovato riscontro normativo e, allo stato, non risultano avviate iniziative legislative in tal senso.

Il Comitato Nazionale Italiano della Camera di Commercio Internazionale (ICC Italia) ha tuttavia istituito, nell'ambito della propria Commissione Bancaria, un Gruppo di lavoro che riunisce i principali *stakeholder* – imprese, associazioni e operatori giuridici – secondo un approccio multisettoriale. L'obiettivo è duplice: da un lato, individuare le modalità più idonee per il riconoscimento, nell'ordinamento italiano, della forma elettronica dei titoli di credito trasferibili; dall'altro, analizzare l'impatto e i benefici della digitalizzazione nel comparto del *trade* e del *trade finance*. In tale prospettiva, il 25 ottobre 2024 si è tenuta la riunione del Gruppo di lavoro ICC Italia «MLETR e opportunità di digitalizzazione», volta a promuovere la sensibilizzazione delle istituzioni nazionali e a favorire l'adozione della *Model Law on Electronic Transferable Records*.

---

elettroniche debbono avere per soddisfare i suddetti requisiti dell'integrità e dell'autenticità. Un gruppo di lavoro composto da accademici e professionisti ha predisposto e sottoposto al governo una bozza del suddetto decreto attuativo improntata a principi e criteri consimili a quelli della Legge modello UNCITRAL sui titoli di credito elettronici, al fine di assicurare il requisito dell'equivalenza funzionale. Va, peraltro, osservato che, mentre la MLETR detta una disciplina suscettibile di essere applicata a tutte le tipologie di titoli di credito elettronici, la normativa tedesca in esame concerne unicamente la polizza di carico elettronica; restano, invece, scoperte altre tipologie di titoli di credito, quali in particolare le cambiali (tratte e pagherò), per le quali non esiste attualmente una cornice legislativa analoga a quella prevista dal § 516 HGB per le polizze di carico.

<sup>(40)</sup> In altri ordinamenti sono state, invece, adottate discipline che, pur presentando elementi di convergenza con la Legge modello UNCITRAL sui titoli di credito elettronici, se ne discostano sotto altri aspetti. Ad esempio, negli Stati Uniti gli art. 7, 9 e 12 dello *Uniform Commercial Code* (UCC) prevedono l'emissione di *electronic documents of title*, *electronic chattel papers* e *controllable electronic records* (per i casi residuali non disciplinati altrove dallo UCC). Tali previsioni, in linea generale compatibili con la MLETR (ad esempio, per quanto riguarda i concetti di «unicità» del documento elettronico e di «identificabilità» del soggetto che ne detiene il controllo), rinviando, tuttavia, a una nozione di «controllo» (*control*) autonoma, non consistente nella mera equivalenza funzionale col possesso. Cfr. L. CASTELLANI, *UNCITRAL Model Laws on Digital Trade. Electronic Transferable Records. Digital Identity and Trust Services*, Oxford, 2025, 29 ss.

6. *L'Electronic Trade Documents Act 2023* – L'innovazione normativa più significativa è indubbiamente rappresentata dall'*Electronic Trade Documents Act* (ETDA), adottato dal Regno Unito il 20 luglio 2023 ed entrato in vigore il 20 settembre dello stesso anno.

L'approvazione dell'ETDA assume particolare rilevanza per il potenziale impatto sull'utilizzo dei titoli di credito elettronici nel commercio globale, considerata la frequente elezione della legge inglese quale normativa regolatrice dei contratti di compravendita internazionali.

Nello specifico, la *Section 2* di tale atto legislativo stabilisce che le informazioni che possano essere contenute in un «*paper trade document*» possano parimenti costituire un «*electronic trade document*», purché siano rispettati i requisiti previsti dall'ETDA. Questi si incentrano sull'affidabilità del sistema utilizzato, il quale deve assicurare che il documento elettronico sia distinguibile da eventuali copie, sia protetto da alterazioni non autorizzate, sia suscettibile di controllo da parte di un solo soggetto per volta, consenta a colui che sia abilitato a esercitare il controllo sul documento di dimostrare tale propria capacità e possa essere trasferito in modo tale da comportare la perdita, per il soggetto cedente, di tale facoltà di controllo.

Pur essendo stato concepito in linea con i principi informatori della Legge modello di UNCITRAL, rispetto alla quale risulta sostanzialmente compatibile, l'ETDA si discosta parzialmente da quest'ultima nella misura in cui riconosce la capacità di «possedere» (*possess*) un documento elettronico trasferibile ai sensi della legge inglese (*Section 3*), in contrapposizione al concetto di «esercizio del controllo» (*exercise of control*) quale equivalente funzionale del possesso (art. 11 MLETR). Tale diversa impostazione è correlata alla necessità di armonizzare la disciplina degli *electronic trade documents* alle specificità del diritto inglese, in modo da consentire di estendere automaticamente ai documenti commerciali elettronici altri istituti basati sul possesso ai sensi della *common law*, quali il *bailment*, il *tort of conversion* e le *possessory securities*, tra cui il *pledge* <sup>(41)</sup>.

7. *Conclusioni* – La ricognizione effettuata sollecita una riflessione di carattere conclusivo in merito alla rilevanza dell'adeguamento

---

<sup>(41)</sup> Per approfondimenti si veda Č. PEJOVIĆ - U. LEE, *UK Electronic Trade Documents Act 2023. Towards the legal recognition in transnational commerce*, in *Routledge Handbook on Transnational Commercial Law* (a cura di B. ZELLER - C. BAASCH ANDERSEN), 2025, 251.

dell'impianto giuridico in atto a livello internazionale, al fine di creare un sistema di regole che consentano un pieno riconoscimento dei documenti di trasporto elettronici, con particolare riferimento a quelli aventi natura rappresentativa delle merci, e un'effettiva interscambiabilità con i loro omologhi cartacei.

Tale adeguamento, indubbiamente, non è di per sé sufficiente a determinare l'esito del processo di transizione digitale. Esso costituisce, tuttavia, un fattore necessario, poiché la rimozione degli ostacoli normativi integra un presupposto indefettibile affinché gli attori del mercato possano operare con certezza della propria posizione giuridica e investire con fiducia nelle tecnologie digitali.

Il problema dell'accettazione dei documenti di trasporto digitali e, soprattutto, dei titoli rappresentativi delle merci in formato elettronico lungo la supply chain del commercio internazionale ne è un chiaro esempio.

Lo dimostrano alcune rilevanti iniziative che sono state intraprese, nell'ambito del settore marittimo e dell'*international trade*, dopo l'adozione della MLETR e pressoché in concomitanza con quella dell'ETDA 2023 inglese.

Tra queste, può essere ricordato, in primo luogo, l'accordo *BIMCO «25by25»*, in base al quale alcuni dei principali shipper a livello globale nel settore delle rinfuse secche <sup>(42)</sup> si erano impegnati a far trasportare con polizze di carico elettroniche almeno il 25% del loro rispettivo volume complessivo di merci via mare, per almeno una singola commodity (nello specifico minerali ferrosi), entro la fine del 2025. Significativamente, tale obiettivo è stato conseguito già nel primo semestre del 2024, con una percentuale del 25,1% dei trasporti coperta da *electronic bill of lading*, dimostrando la fattibilità operativa e i vantaggi competitivi della soluzione digitale <sup>(43)</sup>.

---

<sup>(42)</sup> Si tratta segnatamente delle società minerarie Vale, BHP, Rio Tinto e Anglo American; hanno successivamente aderito al *pledge* anche le compagnie di navigazione COSCO Shipping Lines, Oldendorff Carriers e Star Bulk.

<sup>(43)</sup> Nella prospettiva di favorire l'impiego delle *electronic bills of lading*, BIMCO ha inoltre predisposto una clausola standard (*BIMCO eBL Clause*), che le parti possono inserire nel contratto di *charterparty*. Tale clausola prevede che, su richiesta del *charterer*, le polizze di carico, le *sea waybill* e gli ordini di consegna debbano essere emessi, sottoscritti e trasmessi in formato elettronico. L'*owner* è tenuto ad adottare i sistemi di *Electronic Paperless Trading* indicatigli dal *charterer*, a condizione, tuttavia, che le soluzioni tecnologiche impiegate siano approvate dall'*International Group of P&I Clubs*. Il *charterer* de-

Va anche ricordata l'iniziativa della *Digital Container Shipping Association* «100% eBL by 2030», inaugurata nel febbraio 2023, in virtù della quale nove tra i più importanti *ocean carriers* per volumi di traffico a livello globale <sup>(44)</sup> si sono impegnati a dematerializzare il 100% delle proprie polizze di carico secondo gli standard DCSA entro il 2030; obiettivo questo particolarmente ambizioso e che dà il segno del cambiamento ormai irreversibile in atto, se si considera che a fine del 2020, secondo una stima della stessa DCSA, appena lo 0,1% delle polizze di carico erano emesse elettronicamente.

L'accelerazione che, in particolare a seguito dell'implementazione dell'ETDA 2023, vi è stata nel commercio internazionale verso un ecosistema commerciale digitale, interoperabile e più efficiente è stata rilevata anche dalla Camera di Commercio Internazionale, le cui stime, riferite alla fine del 2025, indicano che, in soli due anni, la quota di esportazioni globali effettuate all'interno di quadri normativi allineati alla MLETR è quasi raddoppiata, passando dal 34% al 61,5%.

Infine, particolarmente significativo è il riconoscimento che vi è stato nel settore assicurativo del rilievo di tale *trend* normativo verso l'equiparazione tra documenti di trasporto e titoli rappresentativi digitali rispetto agli omologhi cartacei.

Dopo l'adozione dell'ETDA 2023, i P&I Clubs, e in particolare quelli aderenti all'*International Group*, hanno progressivamente modificato in modo significativo le procedure di riconoscimento delle polizze di carico elettroniche (eB/L) e copertura assicurativa della responsabilità vettoriale in caso di loro emissione, passando da un approccio prudenziale e centralizzato a un modello più flessibile.

Prima di tale riforma, infatti, la copertura assicurativa era generalmente subordinata all'utilizzo di sistemi elettronici previamente approvati dall'*International Group*, proprio per mitigare i rischi derivanti

---

ve tenere indenne l'owner da eventuali responsabilità correlate all'impiego dei sistemi di commercio elettronico, ove il danno non sia imputabile a quest'ultimo a titolo di colpa.

<sup>(44)</sup> Si tratta di Mediterranean Shipping Company, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, Yang Ming, HMM e ZIM. Tali compagnie di navigazione avevano fondato nel 2019 la DCSA con l'obiettivo di definire standard informatici idonei a garantire l'interoperabilità nel settore del trasporto marittimo containerizzato, creando così una base digitale per uno scambio di dati senza soluzione di continuità e una migliore collaborazione tra tutti gli attori del settore. Nell'aprile 2024, all'associazione si è aggiunto, quale decimo componente, il vettore marittimo PIL, portando la DCSA a rappresentare circa il 75% del commercio globale di merci trasportate in container.

dall'incertezza legale e dalla possibile non equivalenza con i documenti cartacei <sup>(45)</sup>.

A seguito dell'adozione dell'ETDA e di analoghi sviluppi normativi in altre giurisdizioni, l'*International Group* ha introdotto, a partire dal 20 febbraio 2025, una nuova procedura di approvazione dei sistemi di eB/L, basata sul meccanismo del cosiddetto «*deemed approval*», che va ad affiancare quella tradizionale fondata sull'approvazione caso per caso del *provider* della piattaforma digitale. In base a tale nuovo modello, i sistemi elettronici non necessitano più di una preventiva e formale approvazione da parte dell'*International Group* e sono considerati automaticamente approvati se rispettano determinati requisiti sostanziali. In particolare, i requisiti principali attengono: (i) al riconoscimento giuridico, nel senso che le eB/L devono essere soggette a una legge (come quella inglese dopo l'ETDA) la quale ne garantisca l'equivalenza funzionale rispetto alle polizze cartacee; (ii) all'affidabilità del sistema, in virtù della quale la piattaforma deve dimostrare elevati standard di sicurezza, integrità e operatività, tendenzialmente certificati tramite audit indipendenti.

L'ETDA 2023 ha, dunque, favorito la transizione da un modello di «*closed list*» di piattaforme approvate a un sistema più aperto, in cui la copertura P&I dipende principalmente dal rispetto di criteri oggettivi di validità legale e affidabilità tecnica.

Si tratta di un passaggio che, stante il rilievo strategico che le coperture assicurative della responsabilità vettoriale fornite dai *Clubs* rivestono nel quadro del commercio marittimo globale, ha ridotto significativamente le barriere all'adozione delle polizze di carico elettroniche, accelerandone ulteriormente la diffusione nel commercio marittimo internazionale.

---

<sup>(45)</sup> Le *Rules* dei P&I *Clubs* stabiliscono che le responsabilità derivanti dal trasporto di merci nell'ambito di sistemi di commercio *paperless* sono coperte, a condizione che il sistema sia stato approvato dall'*International Group of P&I Clubs*. Dal 20 febbraio 2010, in assenza di un riconoscimento legale delle polizze di carico elettroniche, l'*International Group* ha approvato espressamente quindici sistemi elettronici.



## INTERVENTI

### AEROMOBILI UNMANNED: PROFILI NORMATIVI E DI SAFETY (PARTE II)

BRUNO FRANCHI

*Unmanned aircraft, of which remotely piloted aircraft (RPAs) represent the most important category, currently constitute one of the most interesting and promising technologies in the aviation sector, both with regard to their use in the military field and, of particular interest here, in the civil domain. This new reality, after having found widespread use in the military sector (where, in the conduct of many missions, they have replaced or complemented traditional aircraft, so-called manned aircraft) is today also extensively employed in civil aviation. The phenomenon has developed to such an extent as to require the elaboration of an adequate and coherent regulatory framework, aimed not only at fostering orderly growth from a technical, operational, and managerial standpoint, but also at ensuring their progressive integration with the world of manned aircraft, in compliance with the safety principles that characterize aviation, and civil aviation in particular. After outlining a historical profile of unmanned aviation, the article focuses on the definitions and classifications of the aircraft in question, highlighting their multiplicity. It then analyzes the regulatory framework currently in force, considering the regulations issued by ICAO (the ICAO Annexes), European Union sources, and Italian legislation. This examination reveals a regulatory framework that is highly articulated, very complex, extremely technical, and often difficult to interpret. Finally, the article addresses the safety issues related to the use of unmanned aircraft, focusing in particular on interference with airport operations and with the flight of manned aircraft, as well as on mid-air collisions. Lastly, brief reference is made to safety investigations conducted following events involving unmanned aircraft, highlighting the most significant differences compared with investigations carried out for events involving manned aircraft.*



SOMMARIO: 1. La normativa UE. – 1.1. L'U-space. – 2. La normativa nazionale. – 3. Profili di safety: criticità, interferenze e incidenti. – 4. Le inchieste di sicurezza.

1. *La normativa UE* – Preliminarmente pare opportuno anticipare che la vigente normativa dell'Unione europea in materia di aeromobili *unmanned* si presenta alquanto complessa e di non agevole interpretazione, in quanto è molto articolata ed esasperatamente tecnica.

In generale, come si vedrà, il quadro regolamentare UE in materia di aeromobili *unmanned* non comprende soltanto le varie fonti normative UE, ma anche linee guida e *best practices* applicabili, finalizzate ad assicurare l'integrazione sicura, efficiente e armonizzata di questi mezzi nello spazio aereo europeo.

Ciò premesso, il punto di partenza che ha portato all'elaborazione di una normativa UE in materia può essere individuato nella c.d. «*Riga declaration on remotely piloted aircraft (drones)*» del 6 marzo 2015 <sup>(1)</sup>, che, di fatto, costituisce il «manifesto» della UE sugli aeromobili a pilotaggio remoto. Da rilevare, al riguardo, la terminologia utilizzata, che non parrebbe del tutto in linea con quella dell'ICAO: nella Dichiarazione in esame, infatti, a prescindere dal peso (*rectius*, massa) e dalle dimensioni, gli RPA vengono chiamati anche «droni».

Nelle premesse della predetta Dichiarazione – che richiamano la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio «*Una nuova era per il trasporto aereo. Aprire il mercato del trasporto aereo all'uso civile dei sistemi aerei a pilotaggio remoto in modo sicuro e sostenibile*» dell'8 aprile 2014 <sup>(2)</sup> – viene sottolineato il fatto che i droni offrono nuovi servizi e applicazioni, che vanno oltre l'aviazione tradizionale e promettono di svolgere servizi esistenti in modo più economico e rispettoso dell'ambiente; si tratta, quindi, di una tecnologia realmente trasformativa. Nello stesso documento è anche rappresentata la necessità, manifestata dalla comunità aeronautica, che i legislatori europei garantiscano tutte le condizioni «*for the safe and sustainable emergence of innovative drone services. At the same time regulations must help the industry to thrive and adequately deal with citizens' concerns*».

La predetta Dichiarazione fissa i seguenti cinque punti, esplicitandone anche i contenuti, di cui si riportano soltanto alcuni passaggi chiave.

1) I droni necessitano di essere trattati come nuovi tipi di aeromobili, con regole proporzionate basate sui rischi di ciascuna operazione. In particolare, la fornitura di servizi tramite droni non deve presentare un livello di sicurezza inferiore a quello generalmente accettato per l'aviazione civile «tradizionale» e l'integrazione progressiva dei mezzi in questione non deve ridurre il livello di sicurezza attualmente raggiunto nell'aviazione civile.

---

<sup>(1)</sup> Reperibile nel sito [transport.ec.europa.eu](http://transport.ec.europa.eu).

<sup>(2)</sup> «COM(2014)207 on a New era for aviation - Opening the aviation market to the civil use of remotely piloted aircraft systems in a safe and sustainable manner».

2) Necessità di sviluppare subito delle norme UE per la fornitura sicura di servizi con droni.

3) Devono essere messi a punto standard e tecnologie per la completa integrazione dei droni nello spazio aereo europeo. Al riguardo, nel documento in esame è precisato che il successo delle attività con i droni e delle norme di sicurezza dipende anche «*on the financial effort to develop and validate key missing technologies and the ensuing required standards*».

4) L'accettazione dei droni da parte della collettività (*public acceptance* nel testo in inglese) è fondamentale per la crescita di questa realtà. Relativamente a questo aspetto, viene sottolineata l'importanza che l'impiego dei mezzi in questione non leda il diritto alla *privacy* e garantisca la protezione dei dati personali. Si fa cenno anche alla problematica del rumore causato dai droni, da tenere in considerazione affinché la realtà di questi nuovi mezzi venga accettata a livello collettivo. Nel documento vengono anche richiamati i potenziali rischi correlati all'impiego dei droni, evidenziando la necessità che la loro progettazione ne tenga conto, «*by using methods such as cyber-defence or geofencing*».

5) L'operatore di un drone è responsabile del suo utilizzo. Per fare in modo che questo principio sia rispettato «*will be necessary for drones to have at all times an identifiable owner or operator. The regulator should seek the least bureaucratic way to achieve this*».

La Dichiarazione di Riga si conclude con l'auspicio che la comunità aeronautica europea lavori insieme sulla base dei predetti principi per consentire alle imprese di fornire servizi con droni in tutta Europa a partire dal 2016.

In sintesi, la *Riga declaration* ha rappresentato una intesa a livello UE finalizzata a promuovere un'azione congiunta per disciplinare, in maniera organica, la nuova realtà degli aeromobili a pilotaggio remoto, favorendone l'ingresso nel sistema aviazione civile con le stesse garanzie di affidabilità e di sicurezza (sia sotto il profilo della *safety*, sia della *security*) già proprie dell'aviazione *manned*.

La citata Dichiarazione è stata poi richiamata espressamente nella «*Risoluzione del Parlamento europeo del 29 ottobre 2015 sull'uso sicuro dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), noti comunemente come veicoli aerei senza equipaggio (UAV, Unmanned aerial vehicles), nel settore dell'aviazione civile*»<sup>(3)</sup>. In essa è infatti precisato che il Parlamento europeo condivide e sostiene pienamente i cinque principi essenziali definiti nella Dichiarazione di Riga per lo sviluppo futuro dei sistemi RPA; in questo contesto, esso ritiene, in particolare, che le emanande normative UE e mondiali in materia di RPAS dovrebbero affrontare le problematiche connesse alle seguenti tematiche: idoneità alla navigazione aerea; specifiche di certificazione; impieghi commerciali e ricreativi; identità del

---

(3) Risoluzione del Parlamento europeo 2014/2243(INI), adottata il 29 ottobre 2015.

drone e del proprietario/dell'operatore; autorizzazione delle organizzazioni di addestramento per i piloti; formazione dei piloti e concessione di licenze; operazioni; responsabilità e assicurazioni; protezione dei dati e della vita privata; *geo-fencing*; zone di divieto di sorvolo.

In linea con le predette aspettative si è mosso il legislatore UE, il quale, inizialmente, ha limitato il proprio campo di interesse in materia, lasciando conseguentemente spazio alle normative nazionali, per poi ampliare tale campo.

In un primo tempo, infatti, il reg. CE 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 e successive modificazioni <sup>(4)</sup>, all'art. 4 (che rimandava all'allegato II del medesimo reg.), attribuiva alla UE la competenza in materia di aeromobili non pilotati con massa operativa superiore ai 150 kg, lasciando agli Stati membri la competenza per quelli di massa inferiore.

Successivamente, come già anticipato, la politica UE in materia è cambiata, estendendo il campo di azione della stessa UE. Ciò è avvenuto con il reg. UE 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018 (c.d. «nuovo regolamento basico»), recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica e abroga alcuni regolamenti, tra cui proprio il predetto reg. UE 216/2008. Le motivazioni dell'ampliamento del campo di azione della UE in materia di aeromobili *unmanned* sono rintracciabili in alcuni *considerando* del predetto reg. UE 2018/1139, in particolare nel *considerando* n. 26, il quale rappresenta quanto segue: «*Poiché anche gli aeromobili senza equipaggio utilizzano lo stesso spazio aereo degli aeromobili con equipaggio, il presente regolamento dovrebbe disciplinare aeromobili senza equipaggio indipendentemente dalla loro massa operativa. Le tecnologie per gli aeromobili senza equipaggio rendono oggi possibile un'ampia gamma di operazioni e tali operazioni dovrebbero essere soggette a regole proporzionate al rischio della particolare operazione o tipo di operazione*».

Il successivo *considerando* n. 31, prendendo in considerazione i rischi che gli aeromobili senza equipaggio possono presentare per la sicurezza, la riservatezza, la protezione dei dati personali, la *security* o l'ambiente, afferma che è opportuno stabilire dei requisiti riguardanti l'immatricolazione degli aeromobili senza equipaggio e dei loro operatori.

Ciò premesso, il reg. UE in esame dedica agli aeromobili senza equipaggio gli art. 55, 56, 57 e 58, nonché l'Allegato IX.

---

<sup>(4)</sup> Reg. (CE) n. 216/2008 (c.d., a suo tempo, «regolamento basico») del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. Tale reg. è stato successivamente abrogato dal reg. (UE) 2018/1139.

In linea con quanto rappresentato nel predetto *considerando* n. 26, il reg. UE in esame ha fatto venir meno il limite dei 150 kg di massa operativa, presente, in precedenza, nell'abrogato reg. UE 216/2008, per cui il reg. UE 2018/1139 oggi disciplina tutti gli aeromobili senza equipaggio a prescindere dalla loro massa operativa.

Lo stesso reg. in esame prevede anche che le disposizioni di dettaglio vengano adottate con atti della Commissione.

Sempre relativamente al regolamento *de quo*, pare opportuno limitarsi a richiamare quanto segue.

Come già anticipato, il legislatore UE ha fatto propria la definizione di aeromobile presente nella normativa ICAO (*rectius*, nei relativi Annessi ICAO): infatti, al n. 28 dell'art. 3 è riportato che è «aeromobile» «ogni apparecchio che può derivare sostentamento nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre». La genericità e flessibilità di tale definizione consente, conseguentemente, di considerare «aeromobili» molteplici tipologie di mezzi, ivi compresi, appunto, gli aeromobili *unmanned* e anche quelli di futura progettazione che avranno la capacità di sostenersi nell'atmosfera tramite le reazioni dell'aria.

Sempre per il citato art. 3, n. 30, per «aeromobile senza equipaggio» («*unmanned aircraft*» nella versione in lingua inglese del reg. in esame) si intende ogni aeromobile che operi o sia progettato per operare autonomamente o essere pilotato a distanza, senza pilota a bordo: anche tale definizione è sostanzialmente coerente con quella dell'ICAO.

Più ampia, rispetto a quella dell'ICAO (v. *supra*, § 4.1), appare invece la definizione di «pilota remoto» (art. 3, n. 31), che si identifica nella «*persona fisica responsabile della condotta sicura del volo di aeromobili senza equipaggio manovrandone i comandi di volo manualmente, o, se l'aeromobile senza equipaggio è in volo automatico, monitorandone la rotta e continuando a essere in condizioni di intervenire e modificare la rotta in qualsiasi momento*»: in tale definizione, infatti, non si richiama soltanto il fatto che il pilota remoto è colui che manovra i comandi di volo, ma si sottolinea anche che lo stesso è il responsabile della condotta sicura del volo ed è anche colui che, nel caso in cui l'aeromobile stia conducendo delle *automatic operations* («*when the unmanned aircraft flies automatically*» nella versione in lingua inglese del reg. in esame), è comunque in grado di modificarne in qualsiasi istante il percorso di volo.

Non parrebbe invece essere presente tra le definizioni ICAO quella di «dispositivo di controllo remoto di aeromobili senza equipaggio» («*equipment to control unmanned aircraft remotely*» nella versione in lingua inglese del reg. in esame), che consiste in «ogni strumento, attrezzatura, meccanismo, apparato, annesso, software o accessorio necessario per l'esercizio in sicurezza di un aereo».

*mobile senza equipaggio che non è una parte e che non è trasportato a bordo di tale aeromobile senza equipaggio*»: definizione molto ampia e generica, tanto da potervi ricomprendere sia un semplice telecomando (ancorché in grado di consentire l'esercizio sicuro dell'aeromobile senza equipaggio), sia le tecnologie presenti in una sofisticata stazione di controllo remota.

Nel richiamato Allegato IX sono elencati, essenzialmente sotto forma di principi, i requisiti essenziali che debbono avere gli aeromobili senza equipaggio, ancorché le modalità per implementarli siano nella sostanza demandate ad atti della Commissione. Tra tali requisiti, si segnalano i seguenti.

Gli operatori e i piloti remoti di aeromobili senza equipaggio devono essere a conoscenza delle norme nazionali e dell'Unione europea applicabili alle operazioni previste, in particolare in materia di sicurezza, tutela della riservatezza, protezione dei dati, responsabilità civile, assicurazione, *security* e protezione dell'ambiente; gli operatori e i piloti remoti devono essere in grado di garantire la sicurezza delle operazioni e la distanza di separazione tra gli aeromobili senza equipaggio e le persone a terra ovvero gli altri utenti dello spazio aereo (1.1.).

Gli aeromobili senza equipaggio devono essere progettati e costruiti in modo da essere idonei alla funzione prevista e da poter essere impiegati, regolati e sottoposti a manutenzione senza esporre le persone a rischi (1.2.).

Gli operatori di aeromobili senza equipaggio devono assicurare che gli aeromobili dispongano degli equipaggiamenti di navigazione, comunicazione, sorveglianza, anticollisione (funzione «*detect and avoid*»), nonché di qualsiasi altro equipaggiamento ritenuto necessario per la sicurezza del volo, tenuto conto della natura dell'operazione, dei regolamenti relativi al traffico aereo e delle regole dell'aria applicabili durante ogni fase del volo (2.4.6.).

Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri previsti dalla Convenzione di Chicago, gli aeromobili senza equipaggio, la cui progettazione è soggetta a certificazione, devono essere immatricolati (4.1.).

Come già anticipato, il reg. UE 2018/1139 rinvia, per le disposizioni di dettaglio in materia, ad atti della Commissione, che attualmente sono rappresentati dal reg. delegato UE 2019/945 della Commissione del 12 marzo 2019 e, soprattutto, dal reg. di esecuzione UE 2019/947 della Commissione del 24 maggio 2019 <sup>(5)</sup>. Quest'ultimo, tra le numerose definizioni elencate all'art. 2, richiama anche quella di «sistema aeromobile senza equipaggio» (nella versione del reg.

---

<sup>(5)</sup> Reg. (UE) 2019/945 della Commissione del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di Paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio. Reg. di esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione del 24 maggio 2019 relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio.

in lingua inglese «*Unmanned Aircraft System, UAS*»), che, nella sostanza, è in linea con quella dell'ICAO, in quanto identifica «un aeromobile senza equipaggio, quale definito all'articolo 3, punto 30), del regolamento (UE) 2018/1139, e la sua unità di controllo e monitoraggio».

Tale reg. UE della Commissione, all'art. 3, individua tre categorie di operazioni UAS, le quali sono poi rispettivamente definite agli art. 4, 5 e 6 del reg. UE in esame: si tratta della categoria «aperta» (*open*), relativa ad operazioni a basso rischio; di quella «specific» (*specific*), relativa a operazioni con un maggior livello di rischio, per cui, salvo nei casi espressamente indicati dal reg. UE in questione, è richiesta un'autorizzazione da parte della competente autorità, oppure una dichiarazione dell'operatore; di quella, infine, «certificata» (*certified*), relativa ad operazioni ad alto rischio (sorvolo di persone, trasporto di persone, trasporto di merci pericolose che può comportare un rischio elevato per i terzi in caso di incidente), per le quali è previsto che l'UAS sia certificato. Questa tripartizione richiama quella presente nella citata *Part IV* dell'Annesso 6 ICAO, con la quale parrebbe ragionevolmente in linea. In sintesi, la tripartizione in questione (*open, specific, certified*), come si può evincere da quanto sin qui affermato, si basa sul livello di rischio dell'operazione o dell'attività condotta, con la conseguenza che al medesimo aeromobile *unmanned* potrebbero doversi applicare regole diverse, a seconda, appunto, dell'operazione o dell'attività effettuata <sup>(6)</sup>.

Il reg. Ue 2019/947 si sofferma, tra l'altro, anche sull'età minima dei piloti remoti, sulla valutazione dei rischi operativi (che, al pari della valutazione dei rischi effettuata nell'ambito dell'aviazione *manned*, assume notevole importanza pure nell'ambito dell'aviazione *unmanned*, anche alla luce delle specificità che caratterizzano tali mezzi), sulla immatricolazione di operatori UAS e di UAS certificati. Al riguardo, l'art. 14 del reg. *de quo* (rubricato «Immatricolazione di operatori UAS e di UAS certificati») prevede che gli Stati membri istituiscano e mantengano aggiornati sistemi di immatricolazione per gli UAS il cui progetto sia soggetto a certificazione e per gli operatori UAS le cui operazioni possano presentare un rischio per la sicurezza, anche sotto il profilo della *security*, della tutela della riservatezza e della protezione dei dati personali o dell'ambiente. In tema di immatricolazioni, il medesimo art. 14 precisa che le marche di nazionalità e di immatricolazione di un aeromobile senza equipaggio devono essere definite in linea con quanto previsto dall'Annesso 7 ICAO, precisando, altresì, che un aeromobile senza equipaggio non possa essere immatricolato in più di uno Stato membro alla volta. Dall'esame di questa norma, come di altre, si deduce che le intenzioni del legislatore UE sono pienamente in linea con

---

<sup>(6)</sup> In tal senso si veda F. PELLEGRINO, *Risvolti assicurativi nell'uso dei droni*, in *Riv. dir. econ. tras. amb.* vol. XXIII/2025 suppl., 442.

quelle dell'ICAO, per non dire coincidenti, in quanto finalizzate a garantire a quegli aeromobili *unmanned* che presentino determinate caratteristiche la piena integrazione nel sistema dell'aviazione civile «tradizionale» (cioè di quella *manned*), dove il termine «tradizionale», probabilmente, con il tempo, perderà di significato, nel momento in cui si realizzeranno i seguenti tre presupposti: il numero di movimenti degli aeromobili *unmanned* civili raggiungerà valori molto significativi; gli stessi saranno utilizzati anche per il trasporto di persone; tale tipologia di mezzi sarà pienamente accettata da parte della collettività internazionale, come peraltro auspicato dalla Dichiarazione di Riga.

In sintesi, il reg. UE della Commissione 2019/947 tratta dei requisiti e delle procedure operative relativi agli aeromobili *unmanned*, mentre il reg. UE 2019/945 definisce, tra l'altro, i tipi di UAS per i quali la progettazione, la produzione e la manutenzione dovrebbero essere soggette a certificazione, nonché le norme per gli operatori UAS di Paesi terzi nel momento in cui gli stessi svolgano operazioni UAS a norma del citato reg. UE 2019/947 nello spazio aereo del Cielo unico europeo (7). Come si evince dall'esame del reg. UE 2019/945, le disposizioni di quest'ultimo finiscono per integrare quelle del citato reg. UE 2019/947, che, infatti, è richiamato più volte nello stesso reg. UE 2019/945. I due regolamenti testé richiamati hanno pertanto definito un complesso iniziale di disposizioni di dettaglio per assicurare l'armonizzazione dell'esercizio degli UAS e i requisiti tecnici minimi degli stessi.

Le predette fonti normative sono altresì integrate da documentazione predisposta dall'EASA (8), tra cui si segnala quella denominata «*Easy Access Rules*

---

(7) Per una ricostruzione e descrizione della complessa normativa in materia di Cielo unico europeo, che, peraltro, è in continua evoluzione, si veda, da ultimo: M. COMENALE PINTO - B. FRANCHI - U. LA TORRE - F. PELLEGRINO - E. ROSAFIO, *Manuale di diritto aereo e aerospaziale*, Torino, 2025, 110 ss.

(8) L'EASA (*European Union Aviation Safety Agency*, Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea), con sede a Colonia, è stata istituita con il reg. CE 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002, da ultimo sostituito dal reg. UE 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018. È un organismo della UE dotato di personalità giuridica e gode negli Stati membri della più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dai rispettivi ordinamenti nazionali. Tra i suoi compiti si segnalano i seguenti: elaborare, nell'ambito delle competenze che le sono attribuite, la normativa relativa alla sicurezza aerea; svolgere attività di certificazione dei prodotti aeronautici e delle organizzazioni; assistere la Commissione europea nel monitoraggio dell'applicazione uniforme, da parte degli Stati membri, della normativa aeronautica adottata in ambito UE; fornire alla stessa Commissione il sostegno tecnico, scientifico e amministrativo necessario per l'espletamento dei compiti di quest'ultima. A fronte della progressiva espansione delle competenze dell'EASA, si sono contratte, in ambito UE, le competenze delle varie autorità nazionali dell'aviazione civile.

for Unmanned Aircraft Systems (Regulations EU 2019/947 and 2019/945)» <sup>(9)</sup>. Si tratta, come precisato nelle premesse della stessa, di un documento che combina «EU regulations with EASA acceptable means of compliance (AMC) <sup>(10)</sup> and guidance material (GM) <sup>(11)</sup> in an easy-to-read format with advanced navigation features through links and bookmarks». In altre parole, è un documento che dovrebbe agevolare agli operatori del settore la comprensione e l'applicazione delle molteplici, complesse e spesso disaggregate disposizioni UE in materia di UAS, ma che, nella realtà, è esso stesso un documento abbastanza complesso, che non parrebbe proprio di così *easy access*.

1.1. *L'U-space* – Un richiamo, infine, va fatto anche al reg. di esecuzione UE 2021/664 della Commissione del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per l'*U-space* <sup>(12)</sup>, dove per «spazio aereo *U-space*» si intende «una zona geografica UAS designata dagli Stati membri, all'interno della quale le operazioni UAS sono consentite solo con l'ausilio di servizi *U-space*»; un «servizio *U-space*», in particolare, consta di «un servizio basato su servizi digitali e automazione delle funzioni concepito per sostenere l'accesso sicuro, protetto ed efficiente allo spazio aereo *U-space* di un ampio numero di UAS». Si tratta, quindi, di un regolamento che completa il quadro normativo sin qui delineato, volgendo la propria attenzione non tanto al mezzo *unmanned*, quanto all'ambiente spazio in cui lo stesso si troverà ad operare.

Il reg. *de quo*, in particolare, stabilisce norme e procedure per la sicurezza delle operazioni UAS nello spazio aereo *U-space*, per l'integrazione sicura degli

<sup>(9)</sup> Scaricabile dal sito web dell'EASA, [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

<sup>(10)</sup> AMC (*Acceptable Means of Compliance*): consistono in standard non vincolanti adottati dall'EASA per illustrare i metodi per stabilire la conformità con il regolamento basico (reg. UE 2018/1139) e con i suoi regolamenti attuativi.

<sup>(11)</sup> Di seguito le definizioni contenute nel sito web dell'EASA. GM (*Guidance Material*): «is non-binding explanatory and interpretation material on how to achieve the requirements contained in the Basic Regulation, the IRs, the AMCs and the CSs. It contains information, including examples, to assist the user in the interpretation and application of the Basic Regulation, its IRs, AMCs and the CSs». IR (*Implementing Rules*): «are binding in their entirety and used to specify a high and uniform level of safety and uniform conformity and compliance. The IRs are adopted by the European Commission in the form of Regulations». CS (*Certification Specifications*): «are non-binding technical standards adopted by the EASA to meet the essential requirements of the Basic Regulation. CSs are used to establish the certification basis (CB) as described below. Should an aerodrome operator not meet the recommendation of the CS, they may propose an Equivalent Level of Safety (ELOS) that demonstrates how they meet the intent of the CS. As part of an agreed CB, the CS become binding on an individual basis to the applicant».

<sup>(12)</sup> In merito v. anche: M.P. Rizzo, *I servizi U-space: dalla certificazione del fornitore all'accesso alla fornitura. Profili qualificatori e disciplinari*, in Riv. dir. econ. tras. amb. vol. XXIII/2025, suppl., 257 ss.

UAS nel sistema aeronautico e per la fornitura di servizi *U-space* (art. 1, § 1). Le motivazioni che hanno portato alla definizione dello “spazio aereo *U-space*” sono ravvisabili nei *considerando* iniziali del reg. UE in esame, dove, in sintesi, viene evidenziato quanto segue.

L'incremento del numero degli UAS che entrano nello spazio aereo e la complessità crescente delle operazioni UAS in BVLOS, svolte a quote molto ridotte, pongono dei rischi sotto vari punti di vista, in particolare in termini di sicurezza (anche nell'accezione di *security*), di tutela della riservatezza e dell'ambiente (*considerando* n. 2). In determinate aree – in primo luogo, ad es., quelle in cui sia previsto un ampio numero di operazioni UAS simultanee o quelle in cui gli UAS operino insieme agli aeromobili *manned* – l'integrazione sicura, protetta ed efficiente degli UAS nello spazio aereo richiede l'introduzione di norme e procedure specifiche ulteriori per le loro operazioni e per le organizzazioni coinvolte in tali operazioni, come pure un elevato livello di automazione e digitalizzazione (*considerando* n. 3). Nel definire le zone geografiche UAS per motivi di sicurezza, anche in termini di *security*, tutela della riservatezza o dell'ambiente, come disposto dal reg. di esecuzione UE 2019/947, gli Stati membri possono imporre condizioni specifiche per alcune o per tutte le operazioni UAS o consentire l'accesso solo a UAS dotati di determinate caratteristiche tecniche (*considerando* n. 4).

Al *considerando* n. 22 il reg. in esame precisa che, per consentire agli aeromobili *unmanned* di operare in sicurezza nello spazio aereo *U-space* insieme agli aeromobili *manned*, sono necessarie delle norme che prevedano la segnalazione efficace della presenza di questi ultimi aeromobili mediante tecnologie di sorveglianza; tali norme sono state stabilite con il reg. di esecuzione UE 923/2012 della Commissione <sup>(13)</sup>, come successivamente modificato dal reg. di esecuzione UE 2021/666 della Commissione.

Anche nel caso dell'*U-space*, l'EASA ha predisposto un documento denominato «*Easy Access Rules for U-space*», che persegue gli stessi obiettivi ed ha la medesima impostazione delle «*Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems (Regulations EU 2019/947 and 2019/945)*» richiamate in precedenza.

Per operare nell'*U-space* in sicurezza, gli UAS devono essere in possesso di specifici requisiti, come pure gli aeromobili *manned* operanti nel medesimo spazio devono, a loro volta, possedere ulteriori requisiti specifici.

---

<sup>(13)</sup> Reg. di esecuzione UE 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica una serie di regolamenti. Tale reg., denominato comunemente «regolamento SERA» (dove «SERA» sta per «*Single European Rules of the Air*»), recepisce, a livello UE, l'Annesso 2 ICAO (Regole dell'aria), parte dell'Annesso 11 ICAO (Servizi di traffico aereo) e alcuni elementi dell'Annesso 3 ICAO (Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale).

L'ENAC, dall'1 gennaio 2026, ha reso operativo l'«*U-space* San Salvo», porzione di spazio aereo «in cui si realizza l'integrazione tra voli con equipaggio e voli con pilota remoto, elemento essenziale per garantire la piena e sicura operatività dei mezzi *unmanned*, consentendo attività sperimentali e operazioni in emergenza» <sup>(14)</sup>.

In questa sede pare infine opportuno ricordare, per affinità di tematica trattata, che il reg. di esecuzione UE 2019/947 della Commissione, all'art. 15, prevede che gli Stati membri, per motivi di sicurezza (intesa anche come *security*), tutela della riservatezza o dell'ambiente, possano definire determinate zone geografiche nelle quali siano vietate o regolamentate alcune operazioni UAS. In linea con quanto previsto dal testé richiamato art. 15, l'ENAC ha adottato la circolare ATM-09A del 24 marzo 2021, denominata «UAS-IT: criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche», finalizzata a definire i criteri per l'implementazione delle zone geografiche, nonché le procedure per la riserva di spazio aereo, per le operazioni che necessitino di spazi riservati e operazioni sui sedimi aeroportuali <sup>(15)</sup>.

2. *La normativa nazionale* – Come risulta dal sito web dell'ICAO <sup>(16)</sup>, almeno una sessantina di Stati si è dotata di una normativa specifica in materia di *unmanned aircraft*, tra cui l'Italia, anche se in ambito Unione europea le normative nazionali hanno oggi lasciato sostanzialmente il passo alle predette normative UE.

In ambito italiano, l'art. 743 c. nav., dopo aver definito, al comma 1, cosa si intenda per «aeromobile», precisa, al comma 2, che «*Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa*» <sup>(17)</sup>. Da tale definizione si evincerebbe, come rilevato dalla Dottrina <sup>(18)</sup>,

---

<sup>(14)</sup> Per ulteriori informazioni in merito, v. comunicato ufficiale ENAC n. 68/2025 del 27 dicembre 2025, disponibile nel sito [comunicati.enac.gov.it](https://www.enac.gov.it).

<sup>(15)</sup> Il paragrafo 6.4 della circolare in questione è stato modificato con la disposizione del Direttore generale ENAC GENDISP-DG-27/04/2022-0000023-P.

<sup>(16)</sup> Sito web ICAO, pagina «*Current State Regulations*», [www.icao.int](https://www.icao.int).

<sup>(17)</sup> Nella relazione illustrativa al d.lg. 15 marzo 2006 n. 151, contenente le «Disposizioni correttive ed integrative al d.lg. 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione», al n. 9 è riportato quanto segue: «*Poiché poteva sorgere il dubbio se nella definizione di aeromobile rientrassero i mezzi a pilotaggio remoto (UAV), essi vi sono stati espressamente compresi*».

<sup>(18)</sup> In tal senso v., in particolare, U. LA TORRE, *Spunti sulla nozione di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 2-2022, 501 ss., secondo cui gli UAV non sarebbero *tout court* aeromobili, ma sarebbero «assimilati, trattati "come se fossero"» aeromobili. Al riguardo, si vedano anche le considerazioni di S. VERNIZZI, *L'aeromobile. Dato tecnico e funzionale. Profilo statico e dinamico*, Roma, 2020, 87 ss.

l'assimilazione degli aeromobili a pilotaggio remoto agli aeromobili *manned*: da rilevare, al riguardo, che la norma in questione fa esclusivamente riferimento ai mezzi aerei a pilotaggio remoto, ossia, parrebbe, soltanto agli RPA (APR), che, come già visto in precedenza nella parte I del presente contributo (§§ 1 e 3), rappresentano una (quella più importante) delle categorie in cui si articolano gli aeromobili *unmanned*.

La predetta norma, come precisato nella stessa, rimanda, per le ulteriori disposizioni in materia, a leggi speciali, ai regolamenti dell'ENAC e, limitatamente ai mezzi aerei militari, ai decreti del Ministero della difesa. In tale contesto si colloca il reg. ENAC «UAS-IT» <sup>(19)</sup>, che ha abrogato, a seguito degli interventi del legislatore UE, il precedente «Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto». Al riguardo, già nella denominazione del nuovo reg., dove l'acronimo utilizzato è «UAS», si nota un riallineamento della normativa nazionale con la terminologia presente nelle fonti ICAO e UE, a fronte, conseguentemente, di un discostamento dalla terminologia (mezzi aerei a pilotaggio remoto) utilizzata nel citato art. 743 c. nav. e nel reg. ENAC abrogato, che, come anticipato, parrebbe essere più limitativa, focalizzando l'attenzione soltanto su una delle categorie degli aeromobili *unmanned*. Al riguardo, è interessante rilevare che nel reg. UAS-IT vengono utilizzati sia l'acronimo «UAS» (che nella lista degli acronimi presenti è tradotto con «Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto»), sia quello «UAV» (tradotto, nella stessa lista, con «Aeromobile a pilotaggio remoto»): dall'esame delle norme parrebbe, ma qualche dubbio al riguardo permane, che si faccia ricorso all'acronimo UAV (ormai, come detto in premessa di questo contributo, sempre meno usato a livello internazionale e UE) quando il testo delle norme faccia esclusivamente riferimento al mezzo aereo, mentre si usi UAS quando il riferimento sia al sistema nel suo insieme.

Il reg. UAS-IT <sup>(20)</sup>, come precisato all'art. 2, si applica alle norme e alle procedure per l'esercizio degli UAS che ricadano nell'ambito di applicabilità del predetto reg. UE 2019/947, oppure agli UAS privati o di Stato che conducano attività che ricadano nelle previsioni dell'art. 2, comma (*rectius*, §) 3 a), del reg. UE 2018/1139 <sup>(21)</sup>, ma per i quali le competenti Amministrazioni dello Stato non

---

<sup>(19)</sup> Reg. ENAC «UAS-IT», ed. 1 del 04/01/2021, disponibile nel sito dell'ENAC, [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

<sup>(20)</sup> Il reg. in questione è richiamato anche dalla circolare ENAC ATM-09A del 24 marzo 2021, avente ad oggetto «UAS-IT: criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche», scaricabile dal sito ENAC, [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

<sup>(21)</sup> L'art. 2, § 3 a), reg. UE 2018/1139 prevede quanto segue: «3. Il presente regolamento non si applica: a) agli aeromobili e ai loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta antincendio, di guardia di frontiera e costiera

abbiano emesso le speciali regolamentazioni di cui all'art. 748 c. nav. <sup>(22)</sup>. Limitando l'attenzione a questo secondo campo di applicazione del reg. in questione, si evincerebbe che, ad es., qualora una delle Forze di polizia presenti in Italia, dotata di propri UAS, non disponga, per la gestione degli stessi, delle «speciali regolamentazioni» di cui al comma 3 dell'art. 748 c. nav., cioè di proprie regolamentazioni che ne garantiscano l'uso secondo adeguati livelli di sicurezza (*safety*), ai medesimi si debbano applicare le disposizioni del reg. ENAC UAS-IT, per lo meno sino al momento in cui i predetti UAS non vengano inquadrati in una normativa *ad hoc* <sup>(23)</sup>.

Per quanto concerne gli scopi per i quali è stato emanato il reg. in esame, l'art. 3 ne individua due: a) quello di completare il quadro giuridico del reg. UE 2019/947 per le parti per le quali tale reg. rimandi a disposizioni nazionali; b) quello di definire, come già visto, i requisiti applicabili agli UAS privati o di Stato che conducano attività che ricadano nelle previsioni dell'art. 2, § 3 a), del reg. UE 2018/1139, ma per i quali le competenti Amministrazioni dello Stato non abbiano emesso le speciali regolamentazioni di cui si è già parlato in precedenza. Il richiamo al reg. UE 2019/947 è peraltro presente anche nell'art. 1 del reg. ENAC, dove è precisato che il reg. UAS-IT disciplina gli aspetti di competenza dello Stato membro, in linea, quindi, con quanto contemplato all'art. 3.

Il reg. UAS-IT è articolato su più sezioni e parti: Generalità (sez. I); Disposizioni per gli UAS le cui operazioni ricadono nel Regolamento (UE) n. 2019/947 (sez. II, parte A); Disposizioni per gli UAS le cui operazioni ricadono nel Regolamento (UE) n. 2018/1139 art. 2 comma 3(a) (sez. II, parte B); Disposizioni per

---

o in attività o servizi analoghi, effettuati sotto il controllo e la responsabilità di uno Stato membro, nell'interesse pubblico da, o per conto di, un organismo investito dei poteri di autorità pubblica, né al personale e alle organizzazioni che partecipano alle attività e ai servizi forniti da tali aeromobili».

<sup>(22)</sup> Art. 748 c. nav.: «1. Salva diversa disposizione, non si applicano le norme del presente codice agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di polizia dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili previsti nel quarto comma dell'articolo 744. 2. L'utilizzazione degli aeromobili equiparati a quelli di Stato, ai sensi degli articoli 744, quarto comma, e 746, comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali. 3. Lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili di cui al primo comma è effettuato garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, nonché, per quanto riguarda gli aeromobili di cui al quarto comma dell'articolo 744, d'intesa con l'ENAC. 4. Le norme del presente codice, salva diversa specifica disposizione, non si applicano al personale, ai mezzi, ai impianti ed alle infrastrutture appartenenti al Ministero della difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà».

<sup>(23)</sup> Agli UAS le cui operazioni ricadano nel reg. UE 2018/1139, art. 2, § 3 a), è dedicata espressamente la sez. II, parte B, del reg. ENAC UAS-IT.

il pilotaggio degli UAV (sez. III); Disposizioni generali per gli UAS (sez. IV); Disposizioni finali (sez. V). In questo contesto ci si limiterà a richiamare soltanto gli art. 6 e 8 della sez. II, parte A, e l'art. 9 della sez. II, parte B.

L'art. 6 (*Registrazione*), in particolare, prescrive che, in linea con quanto previsto dall'Allegato IX del reg. UE 2018/1139, «*gli operatori di UAV hanno l'obbligo di registrarsi, anche ai fini dell'identificazione e dell'imputazione delle responsabilità civili e penali, sul portale D-Flight e di apporre il codice identificativo QR*»<sup>(24)</sup> sull'UAV».

L'art. 8 (*Immatricolazione*) prevede, invece, che «*Gli UAS il cui progetto è soggetto a certificazione devono essere immatricolati nel Registro UAS messo a disposizione dall'ENAC, con l'apposizione di marche di registrazione dedicate; le medesime marche devono essere altresì apposte sulla stazione di controllo a terra*».

L'art. 9 (*Registrazione*) stabilisce, infine, che «*Gli operatori di UAV nel caso di svolgimento di operazioni in categoria aperta oppure in categoria specifica con SAIL*»<sup>(25)</sup> inferiore a V hanno l'obbligo di registrarsi sul portale D-Flight nella sezione a loro dedicata e di apporre il codice identificativo QR sull'UAV».

«D-Flight» è un portale dedicato<sup>(26)</sup> per fornire agli operatori UAS una serie di servizi, tra cui la registrazione citata negli art. 6 e 9. Tale portale è gestito dall'omonima D-Flight, che è una società del Gruppo ENAV<sup>(27)</sup>, creata «*per lo sviluppo e l'erogazione di servizi per la gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto (APR) e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria unmanned aerial vehicles (UAV) e qualsiasi attività ad essi connesse*». Tale società è partecipata dalle società Leonardo e Telespazio<sup>(28)</sup>.

---

<sup>(24)</sup> Codice identificativo QR: codice digitale a matrice stampabile da applicare sull'UAV e sulla *ground control station* ai fini dell'identificazione.

<sup>(25)</sup> SAIL: *Specific Assurance and Integrity Level*.

<sup>(26)</sup> Link: [www.d-flight.it](http://www.d-flight.it).

<sup>(27)</sup> ENAV S.p.A. è il più importante fornitore italiano dei Servizi della navigazione aerea (art. 691-bis c. nav.), che ricomprendono: i Servizi di traffico aereo; il Servizio delle informazioni aeronautiche; i Servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza; il Servizio della meteorologia aeronautica. Si tratta di una società quotata in borsa, il cui capitale è detenuto per oltre il 50% dallo Stato italiano attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, mentre la restante parte è collocata sul mercato. In particolare, tale società gestisce i 4 Centri di controllo d'area (ACC) di Milano, Padova, Roma e Brindisi, le torri di controllo (TWR) di 45 aeroporti italiani e 732.800 chilometri quadrati di spazio aereo di competenza.

<sup>(28)</sup> Per approfondimenti su D-Flight e U-space v. anche: L. BRUCCULERI, *Deployment in Italia delle soluzioni U-space (CISP e USSP). D-flight prima società certificata*, in Riv. dir. econ. trasp. amb. vol. XXIII/2025 suppl., 277 ss.; A. IOVINO, *D-Flight ottiene la doppia certificazione europea CISP e USSP*, in *Cleared – Mensile del Gruppo ENAV*, febbraio 2025, 6 s.

3. *Profili di safety: criticità, interferenze e incidenti* – Nelle fonti normative e nei documenti richiamati in precedenza c'è, come già visto, un costante richiamo alla sicurezza nell'accezione di *safety*, in quanto, sia per l'ICAO, sia per il legislatore UE, è fondamentale che l'accesso allo spazio aereo da parte della nuova realtà degli aeromobili *unmanned* civili avvenga sulla base di due presupposti fondamentali, che sono anche irrinunciabili per l'accettazione degli stessi da parte della collettività: gli attuali livelli di sicurezza raggiunti nel settore dell'aviazione civile non devono diminuire a seguito dell'accesso allo spazio aereo degli aeromobili in questione; gli aeromobili *unmanned* non devono costituire un pericolo per gli aeromobili *manned* e per i terzi in superficie.

La preoccupazione sull'incidenza che le operazioni di volo degli aeromobili *unmanned* (in particolare degli RPA) potrà avere sugli attuali livelli di *safety* è più che legittima, in quanto la risorsa dello spazio aereo non è infinita e in certe aree del Pianeta è già oggi abbastanza congestionata. Il problema, allo stato attuale, ragionevolmente interesserà soltanto le quote medio-basse dello spazio aereo, dove comunque già opera una miriade di aeromobili *manned* impiegati in molteplici tipi di attività di volo (ad es. lavoro aereo, soccorso, spegnimento incendi, voli diportistici e sportivi, missioni aeree di ordine pubblico, voli militari, ecc.), senza citare quelli dell'aviazione commerciale, che occupano tali quote soprattutto nelle delicate fasi di decollo e di atterraggio.

In tale contesto, le preoccupazioni maggiori, sotto il profilo della *safety*, riguardano le seguenti tipologie di eventi: collisioni in volo <sup>(29)</sup> tra aeromobili *unmanned* e collisioni in volo tra aeromobili *unmanned* e aeromobili *manned*; perdita di controllo dell'aeromobile *unmanned* in volo <sup>(30)</sup>, riconducibile, ad

---

<sup>(29)</sup> Nella terminologia aeronautica relativa alla *safety*, le collisioni in volo sono inquadrate nella *occurrence category* «MAC» (che significa, appunto, *mid-air collision*).

<sup>(30)</sup> Nella terminologia aeronautica relativa alla *safety*, la perdita di controllo in volo è inquadrabile nella *occurrence category* «LOC-I» (che significa *loss of control-inflight*). Per una interessante perdita di controllo in volo di un UAS, che ha comportato l'emanazione di una raccomandazione di sicurezza da parte dell'UK AAIB (UK Air Accident Investigation Branch, Autorità investigativa del Regno Unito per la sicurezza dell'aviazione civile) v. UK AAIB, *Annual Safety Review 2024*, 42 (scaricabile dal sito web dell'UK AAIB, al link: <https://www.gov.uk/aaib-reports/aaib-annual-safety-review-2024>). Nel caso in questione: «*Whilst performing a demonstration flight, the remote pilot lost control of the 95 kg Alauda Airspeeder Mk II scale demonstrator. After the loss of control had been confirmed by the remote pilot, the safety 'kill switch' was operated but had no effect. The unmanned aircraft (UA) then climbed to approximately 8,000 ft, entering controlled airspace at a holding point for flights arriving at Gatwick Airport, before its battery depleted and it fell to the ground. It crashed in a field of crops approximately 40 m from occupied houses and 700 m outside of its designated operating area. There were no injuries*». Il final report dell'incidente in questione è disponibile anch'esso nel citato sito web, digitando: *AAIB Bulletin: 3/2021 Alauda*

es., ad una perdita del C2 *Link*; perdita delle separazioni di sicurezza tra un aeromobile *unmanned* e un altro aeromobile. A quelle testé citate si potrebbero ragionevolmente aggiungere altre due tipologie di eventi, che, mutuandole dalle categorie di eventi usate per l'aviazione *manned*, si identificano con gli acronimi «*BIRD*» (comprensivo dei *bird strikes*, impatti con volatili, già peraltro verificatisi) e «*CFIT*» (*controlled flight into or towards terrain*) <sup>(31)</sup>.

Per non citare le problematiche che già oggi si sono ripetutamente manifestate per la presenza di aeromobili *unmanned* in prossimità di importanti infrastrutture aeronautiche, aeroporti *in primis*. Con l'incremento già oggi significativo dell'impiego degli UA, si è infatti registrato, un po' dovunque, un aumento del numero degli eventi di utilizzazione non autorizzata di *unmanned aircraft* in prossimità sia di altri aeromobili, sia di aeroporti, con impatti negativi sulla comunità viaggiante. In alcuni casi, anche solo la presenza di un UA non autorizzato in prossimità di un aeroporto ha determinato la sospensione delle operazioni di volo degli aeromobili *manned* (con conseguenti cancellazioni o ritardi dei voli), determinando, quindi, ingenti danni sotto il profilo economico per i vettori aerei e gli aeroporti, oltre che disagi per i passeggeri <sup>(32)</sup>. Da ricordare, ad es., perché ebbe un impatto notevole a livello di opinione pubblica, il caos creatosi all'aeroporto londinese di Gatwick tra il 19 e il 21 dicembre 2018, quando furono segnalati, complessivamente, 115 avvistamenti di droni, che determinarono la chiusura della sua unica pista di volo: la sospensione dell'attività aeroportuale durò 33 ore, con la cancellazione di più di 1000 voli, coinvolgenti circa 140.000 passeggeri <sup>(33)</sup>. Caso simile, ma con minori conseguenze, il 3 febbraio 2020 all'aeroporto di Madrid Barajas, quando, di lunedì mattina (giornata, quindi, che movimentava un notevole numero di passeggeri), tre delle sue quattro piste furono temporaneamente rese inoperative per l'avvistamento di un drone, che provocò cautelativamente il dirottamento di 26 voli. Da rilevare, incidentalmente, che eventi come quelli sopra descritti determina-

---

*Airspeeder Mk II AAIB-25876*. Per altri casi di incidenti di vario tipo occorsi all'estero, v. anche: SKYbrary, *Unmanned Aerial Systems (UAS)*, link: <https://skybrary.aero/articles>.

<sup>(31)</sup> «*CFIT*»: si tratta di un evento che «occurs when an airworthy aircraft under the complete control of the pilot is inadvertently flown into terrain, water, or an obstacle. The pilots are generally unaware of the danger until it is too late» (definizione tratta da SKYbrary, link: <https://skybrary.aero/articles/controlled-flight-terrain-cfit>).

<sup>(32)</sup> Al riguardo v.: IATA (*International Air Transport Association*), *Response to Unauthorized UA in the Vicinity of Aerodrome – Guidance Material*, Montreal, Canada, 2022; ICAO, *Protection of Civil Aviation Infrastructure Against Unmanned Aircraft*, Montreal, Canada, 2023.

<sup>(33)</sup> Il costo medio di un'ora di ritardo fu stimato in circa 6600 euro, mentre quello della cancellazione di un volo in circa 17.650 euro (fonte EASA, documento «*Drone Incident Management at Aerodromes*», richiamato, *infra*, nel testo).

no ricadute negative sul sistema trasporto aereo che spesso si protraggono per giorni anche dopo la regolare ripresa dell'attività di volo.

Per cercare di mitigare le conseguenze di eventi analoghi a quelli precedentemente citati e aiutare gli operatori aeronautici e le pubbliche istituzioni a gestire situazioni simili, l'EASA, l'8 marzo 2021, ha pubblicato il documento intitolato «*Drone Incident Management at Aerodromes*»<sup>(34)</sup>, articolato su tre parti, di cui solo la prima resa pubblica (mentre le altre due sono disponibili esclusivamente per i soggetti chiamati a gestire la minaccia in questione). Nelle premesse di tale documento è precisato che esso «*seeks to mitigate risks from unauthorised civilian drones with a take-off mass up to 25 kg. Such drones are normally permitted to be operated in the "open category". When operated away from protected installations maintaining visual contact between the drone pilot and drone and flown below 120 m height, the operational risk under the "open category" is usually considered so low, that no prior authorisation is required before starting the flight*».

Il medesimo documento, che, come si rileva dal suo titolo, denomina gli eventi *de quibus «incident»* (cioè «inconvenienti») (35) chiarisce anche che un drone (*rectius*, la sua attività) debba essere definito «non autorizzato» «*when it is being operated in violation of the applicable rules and regulations applicable for the type of UAS operations, and or when a drone is operated outside of a permitted UAS geographic zones or outside the parameters of its authorisation*».

In particolare, anche alla luce della casistica già acquisita, una delle preoccupazioni maggiori manifestate dall'ambiente dell'aviazione civile, legata all'impiego degli aeromobili *unmanned*, è quella di un uso imprudente e irregolare degli stessi nello spazio aereo e della possibile assenza di consapevolezza situazionale dei loro operatori (in altre parole, questi ultimi non avrebbero piena contezza dell'area interessata dal volo dell'*unmanned*, con la conseguente assenza di consapevolezza dei problemi che le loro azioni potrebbero causare); per non parlare dei casi estremi, in cui l'uso dei droni può essere invece riconducibile a motivazioni criminali, terroristiche o anche solo di disturbo (in questi casi le problematiche di *security* finiscono inevitabilmente per interagire con quelle di *safety*). Al riguardo, la Commissione europea, proprio per fronteggiare quest'ultima problematica, ha adottato, l'11 febbraio 2026, l'«*Action Plan on Drone and Counter Drone Security*»<sup>(36)</sup>, secondo cui «*Enhancing the security*

---

(34) Il documento in questione, limitatamente alla prima parte, è disponibile nel sito web dell'EASA, [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

(35) Per la definizione di «*incident*, inconveniente» si rimanda alla nota 34 della parte I del presente contributo.

(36) *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council «Action Plan on Drone and Counter Drone Security»*, 11.2.2026, COM(2026) 81 final.

of drone operations and protection from malicious drone use are prerequisites for trust, public acceptance and the large-scale deployment of legitimate drones». Conseguentemente, l'*Action Plan* in questione si prefigge lo scopo di predisporre un approccio unitario contro le minacce rappresentate dai *malicious drones* <sup>(37)</sup>.

Nel contesto sin qui delineato, il rischio comunque più elevato, sempre sotto il profilo della *safety*, rimane quello delle interferenze tra aeromobili *unmanned* e aeromobili *manned*. Il fenomeno delle interferenze tra queste due tipologie di aeromobili è comune a molti Paesi e sta assumendo dimensioni via via più rilevanti, sfociate, in alcuni casi, anche in collisioni in volo. Due esempi al riguardo: il 21 settembre 2017, negli USA (Hoffman Island, NY), un DJI Phantom (*small unmanned aircraft system*) entrò in collisione con un elicottero UH-60M dell'United States Army; il 12 ottobre 2017, in Canada, si verificò una collisione, a 2500 piedi di quota (poco meno di 800 metri), tra un drone non meglio identificato e un biturboelica Beechcraft King Air, operante un volo commerciale, che era in avvicinamento finale al Québec/Jean-Lesage International Airport.

Anche l'Italia non è esente da tale situazione, come rilevato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) <sup>(38)</sup> nei suoi *Rapporti informativi*

---

<sup>(37)</sup> Il documento in esame, in premessa, riporta quanto segue: «*recent incidents involving malicious or irresponsible use of drones have exposed significant and growing security challenges for the Union. Drones have been used in violation of Member States' airspace, they have disrupted airport operations, and caused near-misses with civilian aircraft, highlighting vulnerabilities in our security architecture including in aviation safety. In fact, the impact of these incidents extends well beyond airspace, affecting the protection of critical infrastructure, external borders, ports, transport hubs and public spaces, including densely populated areas, as well as maritime safety and energy security. Specifically, in the energy sector, drones have been used to disrupt the operations of power plants, wind and solar installations, district heating systems and energy transport vessels, demonstrating their potential to undermine continuity of supply and economic resilience. Overflights by unidentified or non-cooperative drones increase security tension and act as a signalling tool, testing Union's preparedness, as well as its capacity to respond and take countermeasures*».

<sup>(38)</sup> L'ANSV (Agenzia nazionale per la sicurezza del volo) è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, istituita con il d.lg. 25 febbraio 1999 n. 66 (in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994), successivamente modificato dal d.P.R. 5 ottobre 2010 n. 189. Si tratta di un'autorità pubblica, posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri, caratterizzata da ampia autonomia e dalla connotazione di essere in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, in linea con quanto previsto dalla citata direttiva 94/56/CE, successivamente abrogata e sostituita dal reg. UE 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. All'ANSV sono demandati i seguenti compiti: *a)* condurre, a fini esclusivamente di prevenzione, le inchieste di sicurezza (in passato denominate inchieste tecniche) relative agli incidenti e agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza; *b)* svolgere attività di studio e di indagine per contribuire al miglioramento della sicurezza del volo.

annuali al Parlamento. Si citano, a questo proposito, due episodi, precisando che eventi analoghi si sono ripetuti anche negli anni successivi. Il 17 maggio 2019, ad es., l'equipaggio di un ATR 42, appartenente a un Corpo di polizia dello Stato, riportava al competente ente preposto alla fornitura dei servizi ATS che, mentre stava transitando a 4000 piedi (circa 1200 metri), in procedura ILS <sup>(39)</sup> RWY <sup>(40)</sup> 15 all'aeroporto romano di Ciampino, un drone quadrimotore era sfilato alla sinistra dell'aeromobile, a una distanza laterale di circa 100 metri e a una quota stimata di circa 3900 piedi. Il 19 giugno 2019, in prossimità dell'aeroporto di Napoli Capodichino, l'equipaggio di un Airbus 319, mentre si trovava sul sentiero ILS RWY 24, a 3400 piedi di quota (poco più di 1000 metri), riportava di aver visto sfilare di fronte all'aeromobile, lato copilota, un drone abbastanza grande, che, a detta dello stesso equipaggio, si sarebbe potuto infilare nel motore di destra del velivolo, con la possibilità di causare l'esplosione del propulsore <sup>(41)</sup>.

Molti degli eventi di cui l'ANSV ha avuto conoscenza sono occorsi anche in aree altamente «sensibili» per l'attività di volo, come, ad es., in prossimità di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale o in prossimità di sentieri strumentali di avvicinamento ad aeroporti, costituendo, così, una criticità per la *safety* delle operazioni aeree svolte dagli aeromobili *manned*.

In linea con quanto sopra rappresentato sono anche i dati raccolti dall'EASA in un proprio studio denominato «*Vulnerability of manned aircraft to drone strikes*», in cui viene fatto il punto della situazione e individuate delle possibili soluzioni <sup>(42)</sup>.

Dallo studio EASA emerge, tra l'altro, che la maggior parte degli avvistamenti di aeromobili *unmanned* da parte degli equipaggi di aeromobili *manned* è avvenuto, nell'arco temporale (alcuni anni) preso in esame dall'EASA: al di sotto dei 6000 piedi di quota (circa 1800 metri); durante la fase di avvicinamento <sup>(43)</sup> agli aeroporti, che, come noto, rappresenta una fase particolarmente critica del volo sotto molteplici punti di vista, per quanto concerne, ad es., la configurazione dell'aeromobile *manned*, l'impegno richiesto all'equipaggio e le condizioni meteorologiche presenti sull'aeroporto e nelle sue prossimità. Ben il 77% degli

---

<sup>(39)</sup> ILS: *Instrument Landing System*, sistema di atterraggio strumentale.

<sup>(40)</sup> RWY: *runway*, pista.

<sup>(41)</sup> Per i due casi citati v.: ANSV, *Rapporto informativo – anno 2019*, scaricabile dal sito web ANSV, al *link* [ansv.it](http://ansv.it).

<sup>(42)</sup> Il documento è scaricabile dal sito web EASA, al *link* [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

<sup>(43)</sup> Per «avvicinamento» (*approach*) si intende la fase di volo che va «*From the IAF (Initial Approach Fix) to the point of transition from nose-low to nose-high attitude immediately prior to the flare above the runway*» (definizione tratta dal documento: AIRBUS, *A Statistical Analysis of Commercial Aviation Accidents 1958-2023*, 2024).

avvistamenti si è infatti registrato proprio nella fase di avvicinamento, mentre il 16% durante la fase di decollo (che è una fase altrettanto critica del volo) <sup>(44)</sup>.

Emerge, altresì, che, per più ragioni, l'impatto che un aeromobile *manned* può avere con uno *unmanned* può presentare conseguenze più gravi rispetto all'impatto con un uccello della stessa massa, in quanto, tanto per citare alcune di queste ragioni, «*Drone impact forces are concentrated at component locations; Greater peak forces in drone collisions; Bird can flow around a structure*».

I dati richiamati in precedenza confermano, quindi, che le interferenze tra aeromobili *manned* e aeromobili *unmanned*, anche se non necessariamente sfociano in una collisione in volo, rappresentano comunque un problema per la *safety*, che, oltre ad essere costantemente monitorato, necessita di adeguate soluzioni sul piano normativo e tecnico, per evitare che si paventino, come sottolineato dall'ICAO, nuovi rischi per la circolazione aerea derivanti dall'attività degli aeromobili *unmanned*.

In molti Paesi, per cercare di ridurre l'impiego improprio degli aeromobili *unmanned* e contenere il fenomeno delle interferenze citate, le competenti autorità nazionali dell'aviazione civile hanno iniziato a sanzionare pesantemente tali comportamenti. Al riguardo, ci si limita a citare il caso degli Stati Uniti, dove l'amministratore della FAA (*Federal Aviation Administration*) <sup>(45)</sup> Mike Whitaker ha dichiarato quanto segue: «*Violating the drone regulations puts lives at risk in the air and on the ground. Flying a small drone means you are flying an aircraft, and unsafe behaviour will cost you*». Come si legge in un comunicato ufficiale della stessa FAA <sup>(46)</sup>, che riporta anche la predetta dichiarazione, «*The Federal Aviation Administration (FAA) proposed \$341,413 in civil penalties against 27 people who violated federal drone regulations. The FAA issued the fines between October 2022 and June 2024. [...] \$32,700 against a person who interfered with a law enforcement operation while flying an improperly registered and unlit drone on Sept. 22, 2021, in Wesley Chapel, Florida. The drone operator flew so close to a Pasco County Sheriff's Office helicopter that the pilot had to stop the search for a burglary suspect to prevent a mid-air collision. The individual operated at night without a Remote Pilot Certificate, did not have anti-collision lighting and flew the drone higher than the 400-foot limit*».

4. *Le inchieste di sicurezza* – Sempre in materia di *safety*, pare infine opportuno fare un richiamo anche alle problematiche correlate allo svolgimento delle

---

<sup>(44)</sup> Come precisato dall'EASA, i dati su cui si basano le percentuali in questione provengono «*from EUROCONTROL voluntary ATM incident reporting by airlines (rotorcraft and GA not included)*».

<sup>(45)</sup> Si tratta dell'autorità statunitense dell'aviazione civile.

<sup>(46)</sup> Disponibile nel sito web della FAA, [www.faa.gov](http://www.faa.gov).

inchieste di sicurezza nel caso di incidenti o inconvenienti in cui siano coinvolti aeromobili *unmanned* <sup>(47)</sup>. Rinviando, per i profili normativi più significativi, a quanto detto in precedenza trattando delle integrazioni apportate all'Annesso 13 ICAO (parte I del presente contributo, § 4.1), qui ci si limiterà a riportare quanto previsto dal reg. UE 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 <sup>(48)</sup> in materia di obbligo di inchiesta nel caso, appunto, di incidenti o inconvenienti occorsi ad aeromobili *unmanned*, nonché a illustrare le differenze più significative che connotano le inchieste di sicurezza relative a questi ultimi.

Il reg. UE 996/2010, prima di essere modificato dall'art. 135 del reg. UE 2018/1139, stabiliva che le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile avviassero una inchiesta di sicurezza soltanto nel caso di incidenti o inconvenienti gravi occorsi ad *unmanned aircraft* con massa operativa superiore ai 150 chilogrammi; dopo la citata modifica apportata al reg. in esame dal reg. UE 2018/1139, la normativa UE non prevede un obbligo di inchiesta nel caso di eventi occorsi ad aeromobili senza equipaggio per i quali non siano richiesti un certificato o una dichiarazione a norma dell'art. 56, paragrafi 1 e 5, del medesimo reg. UE 2018/1139, sempre che in occasione del predetto evento nessuno abbia riportato lesioni gravi o mortali.

Ciò premesso, vi è preliminarmente da precisare che sotto il profilo organizzatorio e quello procedurale non sussistono sostanziali differenze tra le inchieste condotte per gli incidenti o gli inconvenienti occorsi ad aeromobili *manned* e quelle condotte per gli eventi occorsi ad aeromobili *unmanned*, in quanto le disposizioni presenti nell'Annesso 13 ICAO e nel testé menzionato reg. UE 996/2010 si adattano, senza eccessivi problemi di carattere interpretativo e applicativo, anche alle inchieste relative agli *unmanned aircraft*. In sostanza, gli stessi principi di base che valgono per le inchieste di sicurezza relative agli aeromobili *manned* trovano applicazione anche per quelle inerenti agli aeromobili *unmanned*, ad es. per quanto concerne: la individuazione della *Safety Investigation Authority* competente alla conduzione della inchiesta; la nomina dell'investigatore incaricato <sup>(49)</sup> (che, in questo caso, preferibilmente, dovrebbe avere già anche esperienza in materia di aeromobili *unmanned*); la designazio-

---

<sup>(47)</sup> Al riguardo v. più ampiamente: B. FRANCHI, *Le inchieste di sicurezza relative agli incidenti degli aeromobili unmanned*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.* vol. XXIII/2025 suppl., 239 ss.

<sup>(48)</sup> Reg. (UE) 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE e ss.mm.

<sup>(49)</sup> Investigatore incaricato (*investigator-in-charge*): «a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organisation, conduct and control of a safety investigation».

ne dei rappresentanti accreditati <sup>(50)</sup>; l'impostazione strutturale della relazione finale d'inchiesta; l'emanazione di quest'ultima con l'indicazione delle cause dell'evento e degli eventuali fattori contributivi <sup>(51)</sup>; l'emanazione di eventuali raccomandazioni di sicurezza <sup>(52)</sup>.

Anche la metodologia di indagine (ossia le tecniche investigative applicabili) e l'articolazione dell'inchiesta di sicurezza (acquisizione delle prove, analisi delle stesse, elaborazione delle conclusioni) non si discostano, di fondo, nel caso di eventi occorsi ad aeromobili *unmanned*, da quelle definite nel Doc ICAO 9756 «*Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation*», ancorché, nel caso di tali inchieste, esistano delle variabili rispetto alle inchieste che vedano coinvolti aeromobili *manned*. Tali variabili derivano, essenzialmente, dalle caratteristiche intrinseche degli aeromobili *unmanned* e dalla tipologia delle operazioni condotte <sup>(53)</sup>; tra esse si segnalano, ad es., le seguenti.

L'inchiesta di sicurezza, di massima, inizia con un sopralluogo operativo, finalizzato alla raccolta delle prime prove sul luogo dell'evento e sull'aeromobile (o sul suo relitto): ebbene, nel caso di aeromobili a pilotaggio remoto, tale sopralluogo dovrà essere necessariamente esteso anche alla stazione di controllo remoto e ai sistemi in dotazione alla stessa.

In precedenza è stato rappresentato che la perdita di controllo di un aereo-

---

<sup>(50)</sup> Rappresentante accreditato (*accredited representative*): «*a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in a safety investigation conducted by another State. An accredited representative designated by a Member State shall be from a safety investigation authority*».

<sup>(51)</sup> Come precisato nel Doc ICAO 9756 «*Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation*» le «cause» consistono in «*those events which alone, or in combination with others, resulted in injuries or damage. Causes are defined as actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident. [...]*», mentre i «fattori contributivi» «*are actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which, if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of the accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident. [...]*». Una definizione di «causa» è presente anche nel reg. UE 996/2010, dove «*'causes' means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident; the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability*».

<sup>(52)</sup> Raccomandazione di sicurezza (*safety recommendation*): «*a proposal of a safety investigation authority, based on information derived from a safety investigation or other sources such as safety studies, made with the intention of preventing accidents and incidents*».

<sup>(53)</sup> Al riguardo, v.: ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*), *Unmanned Aircraft System Handbook and Accident/ Incident Investigation Guidelines*, Sterling, VA, USA, January 2015. Sulle inchieste di sicurezza relative a eventi in cui siano coinvolti aeromobili *unmanned* si sofferma anche il Doc ICAO 10019 «*Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*» del 2015.

mobile *unmanned* in volo potrebbe essere riconducibile, ad es., al venir meno del C2 *Link*: inevitabilmente, quindi, la raccolta e l'analisi delle prove finirà per coinvolgere anche i sistemi di comunicazione tra la stazione a terra e l'aeromobile in questione.

Anche l'acquisizione dei dati delle registrazioni del volo (se presenti) rappresentano, al pari di quanto accade nell'ambito delle inchieste relative agli aeromobili *manned*, un elemento importante (se non fondamentale in alcuni casi) per cercare di individuare le cause dell'evento, soprattutto qualora si tratti di voli condotti in modalità BVLOS (*beyond visual line-of-sight*).

Ultime, ma sicuramente non meno importanti, le problematiche investigative correlate al c.d. «fattore umano» e «organizzativo». Ancorché nei prossimi tempi si assisterà, probabilmente, nel campo degli aeromobili *unmanned*, all'accadimento di incidenti o inconvenienti riconducibili, con una certa frequenza, al c.d. «fattore tecnico» (come peraltro successe ai primordi dell'aviazione civile *manned*), tra cui una buona percentuale ragionevolmente dovuta proprio alla perdita del C2 *Link*, la maggior parte degli eventi si allocherà, però, proprio nell'ambito del fattore umano e organizzativo, analogamente a quello che si registra a livello di aviazione civile *manned* (dove l'incidenza del fattore umano, secondo alcune stime, si colloca tra il 70 e l'80% dei casi). Al riguardo, ci si limita a ricordare che l'interfaccia tra l'equipaggio di condotta (a volte il solo pilota remoto) e l'aeromobile *unmanned* presenta delle situazioni, delle problematiche e delle logiche diverse rispetto a quelle che si presentano nella cabina di pilotaggio di un aeromobile *manned*, per cui, in tale contesto, a livello investigativo, sarà anche necessario prendere in considerazione le peculiarità della formazione dei membri di equipaggio e dell'interfaccia uomo-macchina.



## INTERVENTI

### LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO NEL SISTEMA EUROPEO: COMPENSAZIONE STANDARDIZZATA E GOVERNO DEL RISCHIO ORGANIZZATIVO

LUCIA ESPOSITO

*The increasing complexity of air transport operations and the growing centrality of passenger mobility have raised significant issues concerning the legal framework governing carrier liability in cases of flight cancellation. This phenomenon has, on the one hand, highlighted the need to ensure effective protection of passengers' interests and, on the other, required a systematic coordination between European regulation and domestic contract law. Within this context, Regulation (EC) No. 261/2004 has introduced a set of standardized remedies, while the general principles of contractual liability under Article 1218 of the Italian Civil Code continue to provide the underlying legal framework. The interaction between these sources has long been debated by case law and legal scholars, particularly regarding the qualification of cancellation as non-performance and the scope of recoverable damages. Recent interpretative developments have clarified some aspects of this relationship, but several issues of application remain open. Nonetheless, the current framework confirms the central role of contract law in governing the allocation of risk within the organizational sphere of the air carrier, which continues to represent the principal legal foundation for the matters under examination.*



SOMMARIO: 1. La cancellazione del volo come inadempimento contrattuale complesso. – 2. La cancellazione del volo e la responsabilità del vettore tra diritto interno e diritto europeo. – 3. Il danno da volo cancellato e la sua qualificazione giuridica. – 4. I rimedi: rimborso, riprotezione e compensazione pecuniaria. – 5. Il coordinamento tra Reg. (CE) n. 261/2004 e disciplina civilistica. – 6. Conclusioni.

1. *La cancellazione del volo come inadempimento contrattuale complesso* – La cancellazione del volo è generalmente ricondotta a una forma qualificata di inadempimento. Nel contratto di trasporto aereo la prestazione non consiste in un generico trasferimento, ma nel trasferimento in un determinato luogo e in

un determinato momento <sup>(1)</sup>. Il tempo costituisce elemento essenziale <sup>(2)</sup> della causa concreta del contratto in quanto incide direttamente sull'utilità economico-giuridica perseguita dal passeggero <sup>(3)</sup>.

Nel trasporto aereo, infatti, la dimensione temporale non rappresenta una mera modalità esecutiva, ma è parte integrante dell'utilità economico-giuridica perseguita dal creditore. Il trasferimento in un determinato momento rappresenta un interesse primario, spesso funzionalmente collegato ad ulteriori utilità (coincidenze, eventi, attività professionali, esigenze familiari), che entrano nell'assetto di interessi concretamente programmato dalle parti. Come da tempo chiarito nella dottrina dei trasporti, la rapidità del trasferimento non costituisce un mero profilo accessorio, ma concorre a definire l'oggetto stesso della prestazione vettoriale e, come tale, il parametro di valutazione dell'esatto adempimento <sup>(4)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Cfr. in tema cfr. S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *Art. 1678-1702 – Trasporto*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca-Galgano* (a cura di G. DE NOVA), Bologna-Roma, 2014, 84 ss. e A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678-1702*, in *Commentario del codice civile* (fondato da P. Schlesinger e diretto da F.D. Busnelli), Milano, 2018, 73 ss, cui adde S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 154 ss. e *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 168; nonché G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 42 ss.

<sup>(2)</sup> Sul ruolo dell'interesse del creditore quale parametro di individuazione del contenuto della prestazione, G. D'AMICO *et al.*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da S. Mazzamuto), IV/II, *Obbligazioni. L'adempimento. Le vicende. Le specie*, Torino, 2024, 20 ss.; F. CARINGELLA, *Le obbligazioni in generale*, in *Manuale di diritto civile*, III, Roma, 2011, 68 ss.; L. MENGONI, *L'oggetto dell'obbligazione*, in *Jus* 1952, 164 ss.; F. FERRARA, *Trattato di diritto civile italiano*, I, Roma, 1921, 376, secondo cui la prestazione costituisce lo strumento attraverso cui il creditore ottiene la soddisfazione dell'interesse cui il rapporto obbligatorio è preordinato; G. CIAN, *Interesse del creditore e patrimonialità della prestazione*, in *Riv. dir. civ.* 1968, I, 255 ss.; in prospettiva trasportistica cfr. S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, 1970-1971, II, 68 ss.

<sup>(3)</sup> cfr. Cass. 8 maggio 2006 n. 10490, in *Giust. civ.*, 2007, I, 1988 ss., con nota di B. Izzi, *La causa del contratto come funzione economicoindividuale*. In dottrina, *ex multis*, G. CRICENTI, *Note sul contratto inutile*, in *Dir. e giur.* 2007, 437 ss.; F. ROSSI, *La teoria della causa concreta e il suo esplicito riconoscimento da parte della Suprema Corte*, in *Rass. dir. civ.* 2008, 569 ss.; V. ROPPO, *Causa concreta: una storia di successo? Dialogo (non reticente, né compiacente) con la giurisprudenza di legittimità e di merito*, in *Riv. dir. civ.* 2013, 957 ss.; C.M. BIANCA, *Causa concreta del contratto e diritto effettivo*, in *Riv. dir. civ.* 2014, 251 ss.; cfr. altresì C. SCOGNAMIGLIO, *La causa concreta: una proposta dottrinale di successo*, in *Riv. dir. civ.* 2020, 588 ss.; G.B. FERRI, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, 1966, 250 ss.; nonché, in chiave comparatistica, l'evoluzione del diritto francese dopo la riforma del 2016, che ha rimosso la «causa» dai requisiti formali del contratto.

<sup>(4)</sup> In tal senso, già S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, cit., 68 ss., secondo cui, in mancanza di un termine ragionevole di esecuzione, non è neppure configurabile un contratto di trasporto; nonché *Id.*, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 154 ss., ove la rapidità del trasferimento è ricondotta all'oggetto stesso dell'obbligazione vettoriale.

La cancellazione è idonea a determinare la mancata realizzazione dell'utilità contrattualmente promessa. Non si tratta di una semplice difformità esecutiva, ma piuttosto di una lesione dell'interesse che costituisce la causa concreta del contratto.

Sotto il profilo sistematico, la cancellazione si colloca ordinariamente nell'area del rischio organizzativo dell'impresa di trasporto <sup>(5)</sup>.

Tale inquadramento trova fondamento nella progressiva oggettivazione della responsabilità contrattuale, nella quale l'inadempimento viene letto non più soltanto come violazione di un dovere imputabile al debitore, ma come espressione del rischio inerente all'organizzazione dell'attività economica. In questa prospettiva, l'impossibilità della prestazione rilevante ai sensi dell'art. 1218 c.c. non coincide con qualsiasi impedimento materiale, ma soltanto con un evento esterno alla sfera di governo dell'impresa, imprevedibile e inevitabile anche mediante l'adozione di tutte le misure organizzative esigibili. Ne consegue che le disfunzioni interne al ciclo produttivo, ivi compresi i guasti tecnici e le inefficienze operative, non integrano, di regola, causa liberatoria, in quanto rientrano nel rischio tipico dell'attività esercitata.

La cancellazione del volo può configurarsi come una tipica manifestazione del rischio organizzativo, in quanto espressione di una disfunzione interna al processo produttivo del servizio di trasporto.

Non solo. La cancellazione integra, inoltre, un inadempimento contrattuale del vettore, dal quale deriva il diritto del passeggero al risarcimento dei danni ulteriori.

L'attività del vettore aereo si connota per un elevato grado di complessità tecnica e organizzativa, cui è fisiologicamente connesso un rischio operativo.

La teoria dell'impresa quale centro di imputazione del rischio <sup>(6)</sup> conduce

---

<sup>(5)</sup> Cfr., in generale su questi aspetti, A. LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 47 ss.; nonché, in termini descrittivi di inesecuzione della prestazione, intesa quale mancata realizzazione dell'utilità contrattualmente programmata e riconducibile allo schema dell'inadempimento ex art. 1218 c.c., C. INGRATOCI, *La responsabilità del vettore per inesecuzione della prestazione*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali - E.G. Rosafio), Milano, 2011, 165 ss.; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. mar.* 2000, 1185 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 161 ss. e G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984, 218 ss.

<sup>(6)</sup> P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 11 ss., 34 ss.; C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, Milano, 2018, 230 ss.; G. ALPA, *Responsabilità civile (profili di diritto comparato)*, in *Enc. dir.*, I Tematici, VII, Milano, 2024, 749 ss.; nonché, nella dottrina dei trasporti, S. BUSTI, *Responsabilità del vettore aereo per overbooking*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena 2-3 aprile 1993 (a cura di G. Silingardi - A. Antonini), Milano, 1993, 171 ss.

a ritenere che le disfunzioni connesse all'esercizio dell'attività ricadano su chi governa l'organizzazione e ne trae utilità economica, e non sul passeggero, parte debole del rapporto.

La disciplina applicabile si articola su più livelli coordinati: il diritto civile interno (art. 1218 e 1681 c.c.), la Convenzione di Montreal del 1999, il Regolamento (CE) n. 261/2004, nonché la disciplina speciale del codice della navigazione, che, attraverso plurimi rinvii (in particolare art. 408, 747, 947, 949-bis e 952 c. nav.), svolge una funzione di raccordo sistematico con la disciplina eurounitaria, inserendosi nel medesimo disegno di allocazione del rischio organizzativo.

Il sistema si presenta strutturalmente cumulativo <sup>(7)</sup>: la compensazione pecuniaria prevista dal diritto dell'Unione non sostituisce il risarcimento civilistico, ma si affianca ad esso, lasciando impregiudicata la possibilità di ottenere il ristoro pieno del danno, nei limiti e alle condizioni previste dalle regole nazionali o convenzionali.

Tale configurazione è coerente con l'evoluzione della responsabilità del vettore aereo nel diritto uniforme e sovranazionale. La Convenzione di Montreal del 1999, nel perseguire un equilibrio tra tutela del passeggero e sostenibilità economica dell'impresa aeronautica, si inserisce oggi in un quadro normativo stratificato, nel quale alla responsabilità risarcitoria propriamente detta si affiancano rimedi di matrice eurounitaria aventi funzione compensativa e deterrente. Il risultato è un sistema multilivello <sup>(8)</sup>, nel quale le diverse fonti non si elidono, ma operano secondo una logica di integrazione funzionale <sup>(9)</sup>.

Tale ricostruzione, tuttavia, impone una precisazione sul piano sistematico. La più recente riflessione civilistica ha evidenziato come la responsabilità civile, pur potendo assolvere a funzioni ulteriori rispetto a quella meramente compensativa, non abbia per ciò solo abbandonato la centralità del danno quale presupposto indefettibile dell'obbligazione risarcitoria <sup>(10)</sup>. Il dibattito riaperto

---

<sup>(7)</sup> Corte Giust. UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a. contro Condor Flugdienst GmbH e Böck e a. contro Air France SA*, in *Dir. trasp.* 2010, 123 ss. con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*; Corte Giust. UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e a. contro Deutsche Lufthansa AG e TUI Travel plc e a. contro Civil Aviation Authority*, in *Dir. trasp.* 2013, 491 ss. con nota di V. CUCCU.

<sup>(8)</sup> A. LA MATTINA - M. PIRINO, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Il trasporto di persone e il turismo organizzato* (a cura di G. Cricenti - C. Tincani), Milano, 2025, 223 ss.

<sup>(9)</sup> M. BADAGLIACCA et al., *La Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999*, in *Il trasporto di persone*, cit., 183 ss.

<sup>(10)</sup> C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile*, cit., 15 ss.

dalla sentenza delle Sezioni Unite 5 luglio 2017, n. 16601, in tema di delibabilità dei *punitive damages* <sup>(11)</sup>, ha riconosciuto la polifunzionalità dell'istituto, senza tuttavia legittimare una generalizzazione della funzione sanzionatoria o un'introduzione giudiziale dei danni punitivi al di fuori di ipotesi normative tipizzate <sup>(12)</sup>. La funzione deterrente resta, dunque, confinata entro previsioni legislative espresse e non altera l'essenza compensativa dell'istituto. Proprio alla luce di tale assetto, occorre interrogarsi sul modo in cui la disciplina eurolunitaria si coordini con lo schema generale dell'inadempimento contrattuale di cui all'art. 1218 c.c., verificando se ed entro quali limiti il diritto dell'Unione operi come disciplina speciale di protezione e di allocazione normativa del rischio <sup>(13)</sup>.

La cancellazione del volo rappresenta un passaggio significativo nell'evoluzione della responsabilità civile nel contesto europeo: da un modello tradizionalmente incentrato sull'imputabilità dell'inadempimento a un sistema nel quale il legislatore europeo tipizza direttamente il rischio organizzativo.

Occorre, tuttavia, distinguere tra la perdita di tempo quale situazione di svantaggio normativamente tipizzata dal Regolamento n. 261/2004 <sup>(14)</sup>, che legittima la compensazione automatica indipendentemente dalla prova di un danno effettivo, e la perdita di tempo quale possibile danno-conseguenza risarcibile ai sensi del diritto civile interno, ove si traduca in un pregiudizio patrimoniale o non patrimoniale effettivamente allegato e dimostrato. La tecnica euro-

---

<sup>(11)</sup> Cass., Sez. Un., 5 luglio 2017 n. 16601 (in tema di *punitive damages*), in *Nuova giur. civ. comm.* 2017, 1399, con nota di M. GRONDONA, *Le direzioni della responsabilità civile tra ordine pubblico e punitive damages*; Cass. 16 maggio 2016 n. 9978, in *Corr. giur.* 2016, 827 ss.; cfr., tra gli altri, C.M. BIANCA, *Qualche necessaria parola di commento all'ultima sentenza in tema di danni punitivi*, in *Giustizia civile.com* 31 gennaio 2018; A. LAMORGESE, *Luci e ombre nella sentenza delle Sezioni Unite sui danni punitivi*, in *Riv. dir. civ.* 2018, 317 ss.; M. FRANZONI, *Danno punitivo e ordine pubblico*, in *Riv. dir. civ.* 2018, 284 ss.; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. tras-p.* 2009, 367 ss.; in chiave dubitativa cfr. anche V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. tras-p.* 2010, 128 ss.

<sup>(12)</sup> C. SCOGNAMIGLIO, *I nuovi percorsi del risarcimento del danno, tra diritto nazionale e disciplina eurolunitaria della responsabilità civile*, in *Lav. Dir. Europa* 2024, 6 ss.

<sup>(13)</sup> A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1654 ss.; M. BADAGLIACCA, *Impedimenti alla partenza nel trasporto aereo di persone e COVID-19*, in *Riv. it. dir. turismo* 2020, 269 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. tras-p.* 2020, 5 ss.

<sup>(14)</sup> Reg. (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 reg. (CEE) n. 295/91, in GUUE L 46, del 17 febbraio 2004, entrato in vigore il 17 febbraio 2005.

pea non abroga il principio del danno-conseguenza, ma introduce un rimedio standardizzato che opera su un piano funzionale distinto rispetto alla responsabilità risarcitoria in senso stretto. In tal modo, la compensazione europea non si fonda su una presunzione di danno in senso tecnico, ma su una valutazione normativa anticipata dell'incidenza pregiudizievole del ritardo o della cancellazione sul programma contrattuale del passeggero.

In tale trasformazione si coglie il progressivo spostamento del baricentro dalla colpa alla regolazione normativa del rischio organizzativo.

Ciò nondimeno, tale evoluzione non determina una frattura rispetto al paradigma civilistico tradizionale, ma ne rappresenta piuttosto un'articolazione funzionale in chiave sovranazionale. La compensazione pecuniaria europea non si sostituisce al risarcimento, né lo trasfigura in sanzione atipica, ma opera come rimedio tipizzato di protezione, inserito in un sistema multilivello nel quale la funzione compensativa resta strutturalmente centrale, pur affiancata da esigenze di effettività e deterrenza espressamente previste dal legislatore. In tal senso, la cumulabilità tra compensazione standardizzata e risarcimento pieno non costituisce un'anomalia, bensì l'espressione coerente di un modello di responsabilità che, senza mutare la propria essenza, si conforma alla logica integrata del diritto uniforme internazionale, del diritto dell'Unione e dei principi dell'ordinamento interno.

2. *Il fondamento contrattuale e l'oggettivazione del criterio di imputazione ex art. 1218 c.c.* – Il regime dell'inadempimento nel contratto di trasporto aereo si fonda, in alcuni casi, sull'art. 1218 c.c., mentre, in altri, trova disciplina in normative speciali, improntate a una maggiore severità nei confronti del vettore (in particolare art. 408, 947, 949-bis e 952 c. nav.). Ai sensi dell'art. 1218 c.c., il debitore risponde dell'inadempimento, salvo prova della causa non imputabile<sup>(15)</sup>. Il passeggero deve provare il contratto e la cancellazione; il vettore deve dimostrare che l'inadempimento sia dipeso da causa a lui non imputabile<sup>(16)</sup>.

La responsabilità *ex art. 1218 c.c.*, pur formalmente ancorata al criterio della non imputabilità, in coerenza con l'unità sistematica tra art. 1218 e art. 1256 c.c., da tempo evidenziata in dottrina<sup>(17)</sup>, assume una configurazione oggettivata sotto il profilo probatorio, prescindendo dall'accertamento della colpa in senso tradizionale: l'elemento soggettivo assume rilievo solo in negativo,

---

<sup>(15)</sup> L. MOSCO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 405 ss.

<sup>(16)</sup> P. PERLINGIERI, *Dei modi di estinzione dell'obbligazione diversi dall'adempimento*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1975, 444 ss.

<sup>(17)</sup> G. OSTI, *Impossibilità sopravveniente*, in *Scritti giuridici*, Milano, 1973, 489 ss.

quale prova liberatoria dell'impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile <sup>(18)</sup>.

Ne consegue che il vettore non può limitarsi ad allegare fattori esterni o difficoltà organizzative, ma deve fornire la prova rigorosa dell'impossibilità oggettiva e inevitabile dell'adempimento <sup>(19)</sup>.

Le Sezioni Unite hanno chiarito che l'onere del creditore si esaurisce nella prova della fonte del diritto e nell'allegazione dell'inadempimento, gravando sul debitore la dimostrazione dell'esatto adempimento o della causa liberatoria <sup>(20)</sup>.

L'art. 1681 c.c., pur riferito ai danni alla persona, riflette un principio più ampio di allocazione del rischio <sup>(21)</sup>: il trasporto costituisce attività organizzata e il relativo rischio operativo grava sull'impresa. Sebbene la disposizione disciplini espressamente il danno alla persona, essa esprime un criterio generale di imputazione fondato sulla centralità dell'organizzazione imprenditoriale quale centro di governo dell'attività. La cancellazione del volo rientra ordinariamente nell'area propria dell'organizzazione del vettore.

Tuttavia, l'intervento della disciplina europea non si limita a rafforzare la tutela del passeggero, ma si pone in linea di continuità con la logica di allocazione del rischio organizzativo già propria del sistema civilistico, traducendola in una disciplina normativa tipizzata. Il Regolamento (CE) n. 261/2004 si traduce in un regime di tutela rafforzata del passeggero, imponendo un obbligo di compensazione pecuniaria che prescinde dalla prova del danno ed è escluso soltanto in presenza di circostanze eccezionali, delineando un sistema di compensazione standardizzata <sup>(22)</sup>, nel quale la distribuzione normativa del rischio è posta a carico del vettore, con esonero limitato a ipotesi eccezionali soggette a prova rigorosa.

A dimostrazione di ciò si consideri l'art. 947 c. nav., che, nel rinviare alla disciplina europea, utilizza l'espressione «anche per cause di forza maggiore», evidenziando come, nella logica della disciplina europea, l'obbligo di assistenza e compensazione operi anche in presenza di cause non imputabili al vettore,

---

<sup>(18)</sup> L. MENGONI, voce *Responsabilità contrattuale (dir. vig.)*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1081.

<sup>(19)</sup> G. GIORGIANNI, voce *Inadempimento (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 875; A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1993, 154 ss.

<sup>(20)</sup> Cass., Sez. Un., 30 ottobre 2001 n. 13533, in *Foro it.* 2002, I, 769 ss.

<sup>(21)</sup> S. ZUNARELLI - C. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 99 ss.

<sup>(22)</sup> Sul carattere standardizzato e oggettivo della compensazione pecuniaria prevista dal Reg. (CE) n. 261/2004, v. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, V ed., Milano, 2023, 474 ss.

con conseguente attenuazione della rilevanza della distinzione tra inadempimento e impossibilità sopravvenuta.

Si determina, così, una differenza strutturale di tecnica di tutela tra il modello interno fondato sull'art. 1218 c.c. e la disciplina europea, che sollecita una riflessione sulla natura giuridica della compensazione e sul rapporto tra responsabilità contrattuale e tutela indennitaria.

3. *Il Regolamento 261/2004 e la tipizzazione europea della perdita di tempo* – Il Regolamento (CE) n. 261/2004 <sup>(23)</sup> si applica ai voli in partenza da un aeroporto situato nell'Unione europea e ai voli in arrivo nell'Unione operati da vettori comunitari, introducendo regole comuni in materia di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato <sup>(24)</sup>.

La *ratio* dell'intervento europeo è quella di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri <sup>(25)</sup> nel mercato liberalizzato del trasporto aereo, mediante strumenti di tutela standardizzati e immediatamente azionabili anche in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Il Regolamento contribuisce a rafforzare la posizione del passeggero-consumatore, intervenendo direttamente sull'organizzazione dell'attività imprenditoriale del vettore.

L'art. 12 del Regolamento riconosce espressamente il diritto del passeggero ad ottenere un risarcimento «supplementare» rispetto alla compensazione forfettaria, al fine di ottenere una «compensazione integrale del danno subito» <sup>(26)</sup>,

---

<sup>(23)</sup> Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, cit.

<sup>(24)</sup> E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.* 2004, II/471 ss.; *Ib.*, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.* 2004, 205 ss.; F. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme* (a cura di E.G. Rosafio - A. Tranquilli - G. Leali), Milano, 2011, 383 ss.; M. BRIGNARDELLO - E.G. ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in *Il contratto di trasporto* (diretto da A. Morandi), Bologna, 2013, 3 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013; A. VERNIZZI, *Cancellazione del volo, in Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, 543 ss.

<sup>(25)</sup> Considerando 1 del Reg. (CE) n. 261/2004; cfr. anche S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 440 ss., sul fine di evitare vantaggi concorrenziali tra vettori operanti nel medesimo mercato.

<sup>(26)</sup> Corte giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, in *Resp.civ. prev.* 2012, 99 ss. con nota di S. VERNIZZI, *La Corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*.

sancendo la cumulabilità tra la tutela europea e i rimedi nazionali o convenzionali, di origine nazionale, internazionale, comunitaria.

La cancellazione del volo è definita come la mancata effettuazione di un volo programmato <sup>(27)</sup>. La Corte di giustizia ha interpretato tale nozione in senso sostanziale, valorizzando l'abbandono della programmazione iniziale del volo e il trasferimento dei passeggeri su un diverso collegamento <sup>(28)</sup>, con conseguente perdita dell'utilità temporale prevista.

La giurisprudenza europea ha progressivamente ridotto la distanza tra la cancellazione e il ritardo prolungato <sup>(29)</sup>, equiparando, ai fini della compensazione, il ritardo all'arrivo superiore alle tre ore alla cancellazione del volo, in quanto idoneo a determinare una perdita di tempo analoga a quella derivante dall'annullamento del collegamento, valorizzando la perdita di tempo quale situazione di svantaggio tipizzata dal legislatore europeo.

In caso di cancellazione, il vettore aereo operativo è chiamato a porre in essere gli specifici doveri di informazione, protezione e prestazione previsti dall'art. 5 del Reg. 261/2004.

La tutela prevista dal Regolamento si fonda su tre livelli coordinati: assistenza (art. 9), rimborso o riprotezione (art. 8) e compensazione pecuniaria forfettaria (art. 7).

Gli obblighi di assistenza hanno natura immediata e prescindono dall'imputabilità dell'evento <sup>(30)</sup>, configurandosi come misure di protezione primaria volte a contenere i disagi derivanti dall'interruzione del viaggio e a garantire una tutela tempestiva nel momento di massima vulnerabilità contrattuale <sup>(31)</sup>. In dottrina si è osservato che l'obbligazione di protezione non si esaurisce nella tutela dell'incolumità fisica del passeggero, ma si estende a ricomprendere l'as-

---

<sup>(27)</sup> Art. 2, § 1, lett. l) Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(28)</sup> Corte giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, cit.

<sup>(29)</sup> Art. 6 Reg. (CE) n. 261/2004; Corte giust. UE 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a. contro Condor Flugdienst GmbH e Böck e a. contro Air France SA*, cit..

<sup>(30)</sup> E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone*, cit., 476 ss., osserva che l'esclusione della compensazione in presenza di circostanze eccezionali non incide sugli obblighi di assistenza e rimborso.

<sup>(31)</sup> Sulla natura autonoma e sulla risarcibilità del danno da mancata assistenza, Corte Giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. contro Air France SA*, cit.; Cass. 10 giugno 2015 n. 12088, in *Dir. trasp.*, 2016, 831 ss. In senso conforme, A.A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 495 ss.; per una trattazione sistematica, L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, Napoli, 2017, 465 ss.

sistenza e la prevenzione del disagio connesso alla disfunzione del servizio <sup>(32)</sup>.

Il diritto al rimborso <sup>(33)</sup> o alla riprotezione su un volo alternativo non è subordinato all'assenza di «circostanze eccezionali» <sup>(34)</sup> ed è dovuto indipendentemente dall'imputabilità dell'evento al vettore. Esso non ha natura risarcitoria, ma è diretto a fronteggiare e a contenere i disagi inevitabilmente derivati dalla cancellazione del volo per i passeggeri interessati.

Esso costituisce rimedio restitutorio o sostitutivo della prestazione principale e mira a ripristinare, per quanto possibile, l'equilibrio contrattuale alterato <sup>(35)</sup>.

L'art. 8 riconosce al passeggero la scelta tra: il rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto, l'imbarco su volo alternativo quanto prima possibile o l'imbarco su volo alternativo in data successiva di gradimento.

La Corte di giustizia ha chiarito che la riprotezione deve essere effettiva. Il vettore aereo operativo non può limitarsi a offrire il primo volo successivo operato dalla stessa compagnia, ma deve proporre soluzioni adeguate, anche mediante ricollocazione su voli di altri vettori <sup>(36)</sup>.

Il vettore aereo operativo è tenuto a effettuare il rimborso in denaro, salvo accettazione volontaria del *voucher* da parte del passeggero <sup>(37)</sup>.

Con riguardo agli obblighi di assistenza e rimborso, essi operano anche in presenza di circostanze eccezionali, non rilevando la distinzione tra imputabilità e non imputabilità dell'evento, che incide solo sulla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 <sup>(38)</sup>.

---

<sup>(32)</sup> L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.* 2013, 363 ss.; L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 255 ss.; M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. DEIANA), Cagliari, 2005, 178 ss. Sulla natura dell'obbligazione di protezione, L. TULLIO, *L'obbligazione*, cit., 352 ss.; in senso parzialmente diverso, G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 53 ss. e A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, 35 ss.

<sup>(33)</sup> Art. 8 § 1, lett. a) Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(34)</sup> Art. 5, § 3 Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(35)</sup> Corte Giust. UE 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh contro Ryanair Ltd*, in *Dir. trasp.* 2015, 791 ss., con nota di D. RAGAZZONI, *Assistenza illimitata in caso di cancellazione del volo dovuta a «circostanze eccezionali»: l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull*.

<sup>(36)</sup> Corte Giust. UE 13 ottobre 2011, causa C-83/10, *Sousa Rodríguez e a. c. Air France SA*, cit.

<sup>(37)</sup> Art. 7, § 3, Reg. (CE) n. 261/2004; cfr. Corte giust. UE, 21 marzo 2024, causa C-76/23, fra l'altro in *Nuova giur. civ. comm.* 2024, I, 1398 ss., con nota di D. CASCAVAL, *Cancellazione del volo, pagamento della «compensazione pecuniaria» mediante buoni viaggio e «accordo firmato» dal passeggero*.

<sup>(38)</sup> A. PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1654 ss.

L'art. 5 del Regolamento prevede, altresì, l'obbligo del vettore aereo operativo di corresponsione di una compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7. Essa prescinde dalla prova del danno ed è fondata sul riconoscimento della perdita di tempo quale situazione di svantaggio tipizzata dal legislatore europeo, autonomamente rilevante ai fini della tutela standardizzata.

La perdita di tempo non viene accertata quale danno-conseguenza secondo le categorie dell'art. 1223 c.c., ma è assunta dal legislatore europeo come interesse tipico la cui frustrazione legittima una risposta economica predeterminata.

L'obbligo di compensazione costituisce la regola ed è escluso soltanto ove il vettore aereo operativo <sup>(39)</sup> provi l'esistenza di circostanze eccezionali, non inerenti al normale esercizio dell'attività e sottratte al suo controllo effettivo <sup>(40)</sup>, nonché l'adozione di tutte le misure ragionevolmente esigibili per evitarne le conseguenze <sup>(41)</sup>.

La nozione di circostanze eccezionali, valutata alla luce delle peculiarità del caso concreto <sup>(42)</sup>, è interpretata restrittivamente dalla Corte di giustizia <sup>(43)</sup>, che esclude esoneri automatici da responsabilità, in particolare con riferimento ad eventi quali instabilità politiche, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo, rischi per la sicurezza o scioperi che incidano sull'attività del vettore aereo operativo <sup>(44)</sup>, nonché ai guasti tecnici <sup>(45)</sup>, di regola ricompresi nel rischio operativo dell'impresa.

---

<sup>(39)</sup> Art. 5, § 3 e 4, Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(40)</sup> Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann* contro *Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*, in *Dir. trasp.* 2009, 801 ss.

<sup>(41)</sup> Art. 7, § 3, Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(42)</sup> Corte giust. UE 11 giugno 2020, causa C-74/19, *LE contro Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*, in *Resp. civ. prev.* 2020, 1279 ss., che ha ritenuto causa di esonero per il vettore il dirottamento di un volo verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, ordinato dal comandante dell'aeromobile a causa del comportamento molesto di un passeggero ed al fine di procedere allo sbarco dello stesso e dei suoi bagagli, a meno che il vettore aereo operativo abbia omesso di adottare le misure adeguate in considerazione dei segni precursori di un simile comportamento.

<sup>(43)</sup> Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit., in cui la Corte di Giustizia Europea è stata chiamata a giudicare della sussistenza dell'esimente in questione, quando la cancellazione del volo sia stata determinata da un guasto tecnico.

<sup>(44)</sup> Considerando 14 del Reg. (CE) n. 261/2004.

<sup>(45)</sup> Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit., secondo cui in caso di problemi tecnici, le circostanze eccezionali devono essere valutate caso per caso e collegate ad un evento che soddisfa due condizioni aggiuntive: in primo luogo, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione; in secondo luogo, sfugge all'effettivo controllo del vettore in questione, per la sua natura e alla sua origine. Costituisce causa di esonero un vizio di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli o la presenza di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo.

Il vettore aereo operativo non può limitarsi ad allegare l'eccezionalità dell'evento, ma deve fornire la dimostrazione dell'adozione di misure «adeguate ad elidere le conseguenze di quell'evento fino al limite dell'esigibilità, secondo criteri di proporzionalità economica e organizzativa» <sup>(46)</sup>.

Tale gravoso onere si giustifica per il fatto che l'esonero del vettore costituisce una deroga alla regola generale, che vuole che tale soggetto sia obbligato al versamento della compensazione, in linea con l'obiettivo della maggiore protezione del consumatore <sup>(47)</sup>.

Il sistema delineato dal Regolamento evidenzia una progressiva oggettivazione della responsabilità del vettore: l'obbligo di compensazione costituisce, nel sistema del Regolamento, la regola, mentre l'esonero rappresenta un'ipotesi eccezionale, soggetta a prova rigorosa. Tale assetto riflette una scelta normativa di allocazione del rischio coerente con la finalità di tutela rafforzata del passeggero-consumatore nel mercato unico europeo.

4. *Rimborso e riprotezione come rimedi autonomi* – Il diritto al rimborso o alla riprotezione previsto dall'art. 8 del Regolamento (CE) n. 261/2004 costituisce un rimedio autonomo rispetto alla compensazione pecuniaria e si colloca su un piano distinto rispetto alla responsabilità risarcitoria in senso tecnico.

La disposizione attribuisce al passeggero una scelta alternativa tra: il rimborso del prezzo pieno del biglietto entro sette giorni, l'imbarco su volo alternativo quanto prima possibile o l'imbarco su volo alternativo in data successiva di suo gradimento, subordinatamente alla disponibilità di posti.

Tale diritto prescinde dall'imputabilità della cancellazione al vettore <sup>(48)</sup> e non è subordinato alla verifica delle circostanze eccezionali di cui all'art. 5, §3. Esso opera automaticamente in presenza dell'evento interruttivo della programmazione del volo, configurandosi come rimedio restitutorio o sostitutivo della prestazione principale.

Sul piano sistematico, il rimborso non ha natura risarcitoria, bensì restitutoria: esso mira a sciogliere il vincolo sinallagmatico venuto meno per effetto della mancata esecuzione della prestazione principale. La riprotezione, invece, realizza una modalità di adempimento sostitutivo o differito, funzionale alla conservazione dell'interesse del passeggero al trasferimento.

La Corte di giustizia ha chiarito che la riprotezione deve essere effettiva

---

<sup>(46)</sup> Trib. Busto Arsizio 4 gennaio 2020 n. 18, in *ONE Legale*.

<sup>(47)</sup> Corte Giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit.

<sup>(48)</sup> L. TULLIO, *L'obbligazione*, loc. cit., il quale chiarisce che gli «impedimenti [...] prescindono dall'imputabilità del fatto impeditivo; per questo si chiamano impedimenti e non inadempimenti».

e adeguata, non potendo il vettore limitarsi a offrire il primo volo successivo operato dalla medesima compagnia, ove ciò comporti un ritardo significativo rispetto alle alternative ragionevolmente disponibili <sup>(49)</sup>. L'obbligo, pertanto, assume una dimensione organizzativa ampia, imponendo al vettore di attivarsi anche mediante ricollocazione su voli di altri operatori, ove necessario per garantire la tempestività del trasferimento.

Il rimborso deve avvenire in denaro, salvo accettazione espressa e volontaria del voucher da parte del passeggero. La giurisprudenza europea ha ribadito che il consenso all'emissione di un voucher non può essere presunto né imposto unilateralmente dal vettore, dovendo trattarsi di scelta libera e informata del passeggero <sup>(50)</sup>.

Sotto il profilo teorico, il diritto al rimborso o alla riprotezione si colloca al crocevia tra disciplina contrattuale interna e regolazione europea del mercato. Se nel diritto civile la risoluzione per inadempimento comporta restituzioni secondo le regole generali, il Regolamento anticipa e tipizza *ex lege* il rimedio, sottraendolo alle incertezze applicative e rendendolo immediatamente operativo.

Ne emerge un modello di tutela preventiva, volto a contenere *ex ante* gli effetti economici e organizzativi dell'inadempimento, prima ancora dell'eventuale accertamento della responsabilità. Il diritto europeo, in tal modo, non si limita a sanzionare l'inadempimento, ma interviene direttamente sull'assetto di interessi, imponendo un meccanismo correttivo automatico che realizza una forma di riequilibrio funzionale del rapporto contrattuale.

Il rimedio *ex art. 8* si presenta, dunque, come espressione paradigmatica della trasformazione della responsabilità nel contesto sovranazionale: non più esclusivamente tecnica di riparazione del danno, ma strumento di regolazione dell'organizzazione imprenditoriale e di protezione immediata del contraente debole.

5. *Il rimborso del prezzo del biglietto e le commissioni di intermediazione: effettività della tutela e responsabilità del vettore nel mercato digitale* – L'art. 8 del Regolamento (CE) n. 261/2004 prevede che, in caso di cancellazione del volo, il passeggero ha diritto al rimborso del «prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato».

Nella prassi contemporanea il titolo di viaggio è frequentemente acquistato mediante: agenzie di viaggio tradizionali, piattaforme online o – intermediari digitali (*online travel agencies* – OTA).

---

<sup>(49)</sup> Corte Giust. UE 31 gennaio 2013, causa C-12/11, *McDonagh*, cit.

<sup>(50)</sup> Corte Giust. UE 17 settembre 2015, causa C-257/14, *Van der Lans contro Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, in *Dir. comunit. scambi int.*, 2015, 426 ss.; Corte Giust. UE 11 giugno 2020, causa C-74/19, *LE contro Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*, cit.

In tali ipotesi, il passeggero sostiene non solo il prezzo del trasporto in senso stretto, ma anche una commissione di intermediazione applicata dall'operatore distributivo. Il problema interpretativo consiste nello stabilire se tale commissione debba essere inclusa nel rimborso dovuto dal vettore ai sensi dell'art. 8.

Sul piano sistematico, la questione coinvolge due principi fondamentali del diritto dell'Unione: l'effettività della tutela del consumatore e l'allocazione del rischio nel mercato liberalizzato del trasporto aereo.

La Corte di giustizia, con sentenza 15 gennaio 2026, C-45/24, *Verein für Konsumenteninformation c. KLM*, ha affrontato espressamente il tema, stabilendo che il rimborso deve comprendere anche la commissione riscossa dall'intermediario, qualora il vettore abbia consentito a quest'ultimo di emettere e rilasciare biglietti in suo nome e per suo conto.

Se il vettore consente all'intermediario di emettere biglietti in suo nome, si presume che sia consapevole della prassi di applicazione delle commissioni. La commissione costituisce componente economicamente necessaria del prezzo effettivamente corrisposto. Non è necessario che il vettore conosca l'importo esatto.

La decisione si colloca in linea di continuità con precedenti orientamenti della Corte, che avevano già valorizzato un'interpretazione sostanziale del concetto di prezzo, volta a evitare che la tutela riconosciuta dal Regolamento venga svuotata da strutture contrattuali o distributive complesse <sup>(51)</sup>.

Sotto il profilo teorico, l'inclusione della commissione nel rimborso conferma che il diritto europeo non si limita a regolare il rapporto bilaterale vettore-passeggero, ma prende in considerazione l'intera filiera economica della prestazione, imputando al vettore il rischio delle modalità di distribuzione prescelte.

La soluzione appare coerente con il principio di effettività: escludere la commissione significherebbe trasferire sul passeggero il rischio dell'organizzazione commerciale del vettore e disincentivare il ricorso ai canali di vendita autorizzati.

Ne emerge un ampliamento funzionale della responsabilità del vettore, che si estende alle conseguenze economiche del modello distributivo adottato. Il rimborso *ex art. 8* assume, in quest'ottica, una dimensione pienamente reintegratoria, volta a ripristinare integralmente la situazione patrimoniale del passeggero quale risultava al momento dell'acquisto del titolo di viaggio.

6. *La compensazione pecuniaria come tecnica di regolazione del rischio organizzativo nel mercato unico* – La compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 rappresenta il punto di maggiore tensione

---

<sup>(51)</sup> Corte giust. UE 12 settembre 2018, causa C-601/17, *Dirk Harms e a. contro Vueling Airlines SA*, in *Dir. mar.*, 2019, 553.

sistematica tra diritto civile interno e diritto dell'Unione.

Essa è dovuta in misura forfettaria, prescinde dalla prova del danno e non richiede l'accertamento della colpa del vettore, salvo che quest'ultimo dimostri la sussistenza di circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, §3.

La dottrina ha variamente qualificato tale misura come: liquidazione forfettaria del danno, indennizzo legale, penale privata o strumento sanzionatorio con funzione deterrente. Secondo una diversa impostazione, la compensazione può essere ricondotta a una forma di risarcimento forfettario del danno.

L'eventuale funzione deterrente costituisce un effetto sistemico della scelta allocativa compiuta dal legislatore europeo e non il fondamento strutturale dell'istituto, che resta estraneo a una logica punitiva in senso proprio.

La compensazione pecuniaria *ex* art. 7 non coincide con il risarcimento del danno in senso civilistico tradizionale, poiché non richiede la prova di un danno effettivo né un accertamento individualizzato del pregiudizio. Essa non è neppure un indennizzo in senso proprio, mancando un evento lecito generatore di sacrificio imposto nell'interesse generale.

Parimenti non sembra corretto ricondurre la compensazione ai *punitive damages* <sup>(52)</sup>: la compensazione prescinde da dolo o colpa e non persegue una finalità punitiva in senso stretto, operando automaticamente quale conseguenza normativa dell'interruzione del servizio.

La compensazione opera quale meccanismo normativo di allocazione del rischio organizzativo, in coerenza con la concezione dell'impresa quale centro di imputazione del rischio già richiamata, internalizzando nel vettore il costo della disfunzione del servizio e traducendo la perdita di tempo del passeggero, intesa come «il tempo perduto (ossia quello intercorso tra il momento nel quale il creditore attendeva di essere già a destinazione e invece non lo è stato e il momento, successivo, in cui lo è stato)» <sup>(53)</sup>, in parametro economico predeterminato. Non si tratta di riparare un danno in senso classico, ma di trasferire sul soggetto che controlla l'organizzazione il rischio delle inefficienze strutturali del servizio. Si è efficacemente osservato che, in presenza di una fattispecie di rischio, l'obbligo del debitore non deriva dalla violazione di un dovere o dall'imputazione di un fatto, bensì dall'applicazione di un criterio di distribuzione dei costi tra le parti contrattuali <sup>(54)</sup>.

---

<sup>(52)</sup> L. TULLIO, Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004, in *Dir. trasp.* 2009, 367 ss.; in chiave dubitativa cfr. anche V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 128 ss.

<sup>(53)</sup> Cass. 26 luglio 2024 n. 20941, in *ONE Legale*; Cass. 22 giugno 2018 n. 16613, in *ONE Legale*.

<sup>(54)</sup> A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione*, cit., 27 ss.; in senso conforme, con riferimento al trasporto aereo, L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeg-*

La Corte di giustizia ha progressivamente consolidato tale impostazione, interpretando restrittivamente la nozione di circostanze eccezionali e includendo nel rischio operativo ordinario eventi quali i guasti tecnici non riconducibili a fattori straordinari <sup>(55)</sup>.

In questa prospettiva, l'art. 7 realizza una trasformazione significativa della responsabilità civile: da tecnica di riparazione del danno a meccanismo di regolazione economica del rischio organizzativo nel mercato unico.

La compensazione pecuniaria non sostituisce il risarcimento integrale del danno, che resta esperibile ai sensi dell'art. 12 del Regolamento e della Convenzione di Montreal, ma opera su un piano distinto e autonomo, anticipando una quota di costo standardizzato che prescinde dall'accertamento individuale del pregiudizio.

Essa rappresenta, in definitiva, un meccanismo di allocazione del costo dell'inefficienza, attraverso la quale il diritto dell'Unione internalizza in capo al vettore il costo della perdita di tempo del passeggero, attuando una precisa scelta allocativa che valorizza la centralità dell'organizzazione imprenditoriale quale centro di governo del rischio.

Non si tratta di un'anomalia del sistema, ma dell'espressione di una consapevole opzione di politica del diritto, orientata a governare il rischio nell'economia integrata.

La responsabilità assume una configurazione oggettivata e funzionalmente orientata, nella quale la distribuzione del rischio tende a prevalere sull'accertamento della colpa.

*7. Risarcimento supplementare e complementarità tra Regolamento e Convenzione di Montreal* – La compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004 non esaurisce il sistema di tutela del passeggero. L'art. 12 del Regolamento riconosce espressamente il diritto al risarcimento supplementare, sancendo la cumulabilità tra la compensazione forfettaria europea e il risarcimento integrale del danno secondo il diritto nazionale o la Convenzione di Montreal.

Il sistema si struttura, dunque, su due livelli distinti ma coordinati: un livello standardizzato, automatico e predeterminato (art. 7) e un livello individualizzato, fondato sulla prova del danno effettivamente subito (art. 12 e art. 19 Convenzione di Montreal).

---

*gero nel trasporto aereo*, cit., 253 ss.; L. TULLIO, *L'obbligo di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, cit., 363 ss.

<sup>(55)</sup> Corte giust. UE 22 dicembre 2008, causa C-549/07, *Wallentin-Hermann*, cit.; Corte giust. UE 4 maggio 2017, causa C-315/15, *Pešková e Peška contro Travel Service a.s.*, in *Corr. giur.* 2017, 1154 ss.

L'art. 19 della Convenzione di Montreal disciplina la responsabilità del vettore per il danno da ritardo nel trasporto internazionale, subordinandola alla prova del pregiudizio e prevedendo un limite massimo risarcitorio.

La Corte di giustizia ha chiarito che il Regolamento (CE) n. 261/2004 e la Convenzione di Montreal operano su piani complementari e non confliggenti: la compensazione non costituisce risarcimento del danno da ritardo ai sensi della Convenzione, ma misura autonoma che non preclude l'azione risarcitoria ulteriore<sup>(56)</sup>.

In linea con l'elaborazione della Corte di giustizia, le Sezioni Unite della Corte di cassazione, con la sentenza del 3 aprile 2025, n. 8802<sup>(57)</sup> hanno recentemente affermato che la domanda di compensazione pecuniaria in conformità al Regolamento (CE) n. 261/2004 resta integralmente assoggettata al proprio contesto normativo, anche sotto il profilo della giurisdizione, con esclusione di qualsiasi integrazione mediante l'art. 33 della Convenzione di Montreal, che disciplina unicamente il risarcimento del danno da ritardo in senso convenzionale, mentre la compensazione europea costituisce rimedio autonomo, dotato di una propria base funzionale e sistematica.

La pronuncia, pur muovendo nel solco della giurisprudenza della Corte di giustizia in ordine all'autonomia funzionale della compensazione pecuniaria rispetto al risarcimento convenzionale del danno da ritardo, ha, tuttavia, sollevato interrogativi in dottrina, in particolare con riferimento alla netta separazione dei piani, così operata, tra responsabilità convenzionale, fondata sulla prova del danno e soggetta a limiti risarcitori e compensazione standardizzata, che prescinde dall'accertamento individuale del pregiudizio e si colloca in una logica di regolazione preventiva del rischio organizzativo.

Tale ricostruzione conferma che la compensazione *ex art. 7* non rappresenta una *species* del danno da ritardo disciplinato dalla Convenzione di Montreal, bensì un autonomo meccanismo normativo di imputazione del costo dell'inefficienza al soggetto che governa l'organizzazione del servizio. Ne emerge una responsabilità funzionalmente orientata, nella quale la distribuzione del rischio prevale sulla tradizionale centralità dell'accertamento della colpa.

Ne deriva una struttura bifasica della tutela: la compensazione standardizzata pone a carico del vettore una quota di costo dell'inefficienza, mentre il risarcimento convenzionale o nazionale consente il ristoro pieno nei limiti e alle condizioni previste dal diritto nazionale o convenzionale.

---

<sup>(56)</sup> Corte giust. UE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10, *Nelson e a. contro Deutsche Lufthansa AG*, in *Dir. Trasp.* 2013, cit.; Cass. 28 gennaio 2025 n. 2034, in *Dir. trasp.* 2025, 129 ss., con nota di A. ZAMPONE, *I limiti di responsabilità del vettore aereo divengono determinazioni forfetarie e presuntive del danno: un nuovo pericoloso esercizio di creatività interpretativa*.

<sup>(57)</sup> Cass., sez. un., 3 aprile 2025 n. 8802, in *ONE Legale*.

Il danno patrimoniale ulteriore può consistere in spese documentate, perdita di coincidenze o mancata partecipazione a eventi economicamente rilevanti <sup>(58)</sup>. Particolare rilievo assume la perdita di *chance*, che richiede la prova della concreta probabilità dell'occasione perduta e non può essere presunta *in re ipsa* <sup>(59)</sup>.

Quanto al danno non patrimoniale, esso è risarcibile alle condizioni previste dal diritto interno, quando ricorra la lesione grave di un diritto della persona costituzionalmente tutelato <sup>(60)</sup>. Ne discende che, al di fuori di ipotesi eccezionali connotate dalla lesione grave di diritti fondamentali della persona, i pregiudizi connessi alla cancellazione o al ritardo del volo si collocano ordinariamente nell'area dei disagi bagatellari, non suscettibili di autonomo ristoro non patrimoniale ai sensi dell'art. 2059 c.c. La risarcibilità del danno non patrimoniale incontra, oltre ai limiti strutturali dell'art. 2059 c.c., anche i criteri di selezione e riduzione del danno di cui agli art. 1227 e 1225 c.c., risultando esclusi, in particolare, i pregiudizi imprevedibili o comunque riconducibili alla normale soglia di tollerabilità dell'esperienza del trasporto.

La giurisprudenza di legittimità ha riconosciuto, ad esempio, la risarcibilità del pregiudizio derivante dalla mancata partecipazione al funerale di un genitore, qualificando tale evento come lesione grave di diritti inviolabili della persona, tutelati dagli art. 2, 29 e 30 Cost., in quanto incidente su un momento relazionale unico e irripetibile della vita familiare <sup>(61)</sup>. La partecipazione alle esequie del congiunto costituisce, infatti, un'esperienza esistenziale non surrogabile, la cui perdita integra un danno non patrimoniale risarcibile ove adeguatamente allegato e provato.

In linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia, la Corte di cassazione ha precisato che la compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento non esaurisce la tutela risarcitoria del passeggero <sup>(62)</sup>. L'art. 12 consente il riconoscimento di un risarcimento supplementare entro i limiti fissati dal diritto internazionale e nazionale, ove l'inadempimento del vettore abbia cagionato ulteriori pregiudizi patrimoniali o non patrimoniali.

---

<sup>(58)</sup> Cass. 9 aprile 2021 n. 9474, in *Riv. dir. nav.* 2021, 1035 ss., con nota di F. TEODORO, *Il ritardo aereo e la prova del danno tra normativa europea ed internazionale: stesso pregiudizio, diversa tutela*.

<sup>(59)</sup> Cass. 11 novembre 2019 n. 28993, in *Danno e resp.* 2020, 85 ss.; G. PONZANELLI, *La perdita di chance: profili di responsabilità civile*, in *Resp. civ. prev.* 2004, 945 ss.

<sup>(60)</sup> Cass. 26 luglio 2024 n. 20941, in *Dir. trasp.* 2025, 105 ss., con nota di G. DE ROSA, *Riflessioni sul danno non patrimoniale da mancata assistenza nel trasporto aereo di persone*, 113 ss.

<sup>(61)</sup> Cass. 23 gennaio 2014 n. 1361, in *Danno e resp.* 2014, 363 ss.

<sup>(62)</sup> Cass. 29 novembre 2023 n. 33276, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2024, II, 501 ss.

Il coordinamento tra Regolamento e Convenzione conferma la natura regolatoria della compensazione *ex art. 7*: essa non sostituisce il risarcimento, ma lo affianca e lo integra, quale meccanismo di anticipazione standardizzata del costo della disfunzione organizzativa.

Il sistema multilivello realizza, così, un equilibrio tra effettività della tutela del consumatore, prevedibilità dei costi per l'impresa e armonizzazione del mercato unico.

8. *Considerazioni conclusive* – L'analisi del danno da volo cancellato consente di mettere a fuoco una significativa evoluzione della responsabilità civile nel contesto europeo contemporaneo.

Il Regolamento (CE) n. 261/2004 non si limita a predisporre rimedi di protezione del passeggero, ma struttura un sistema multilivello nel quale compensazione standardizzata, rimedi restitutori e risarcimento integrale convivono secondo una logica di complementarità funzionale.

La compensazione pecuniaria *ex art. 7* non può essere ricondotta né allo schema del risarcimento in senso tecnico <sup>(63)</sup>, né a quello della sanzione punitiva. Essa si configura piuttosto come tecnica normativa di allocazione del rischio organizzativo, attraverso la quale il costo della disfunzione del servizio viene stabilmente imputato al soggetto che governa l'attività e ne trae utilità economica. La perdita di tempo del passeggero non è oggetto di accertamento individuale, ma viene assunta dal legislatore europeo quale pregiudizio standardizzato, economicamente predeterminato.

In quest'ottica, la giurisprudenza di legittimità ha recentemente evidenziato come i limiti di responsabilità del vettore nel trasporto aereo assumano natura di determinazioni forfetarie e presuntive del pregiudizio standard considerato dal legislatore europeo, in termini di svantaggio tipizzato e non di danno-conseguenza in senso civilistico <sup>(64)</sup>.

Il sistema si articola, in tal modo, su due livelli coordinati: da un lato, la compensazione forfetaria quale meccanismo automatico di redistribuzione del rischio; dall'altro, il risarcimento supplementare, fondato sulla prova del danno effettivamente subito e disciplinato dal diritto nazionale o dalla Convenzione di Montreal. La complementarità tra tali piani consente di coniugare effettività della tutela del passeggero e prevedibilità dei costi per l'impresa.

Il coordinamento tra fonti europee, convenzionali e interne evidenzia che la responsabilità del vettore aereo non è più esclusivamente riconducibile al pa-

---

<sup>(63)</sup> A. ANTONINI, *Il principio navigazionistico del limite risarcitorio trova importante spazio nell'ordinamento generale*, in *Dir. trasp.* 2025, 99 ss.

<sup>(64)</sup> Cass. 28 gennaio 2025 n. 2034, cit.

radigma dell'inadempimento colpevole, ma si inserisce in una più ampia logica di regolazione del rischio nell'attività d'impresa. L'organizzazione imprenditoriale diviene il centro di imputazione del costo delle inefficienze strutturali del servizio.

La cancellazione del volo costituisce, in questa prospettiva, non soltanto un episodio di inadempimento contrattuale, ma il punto di emersione di una responsabilità funzionalmente orientata alla distribuzione preventiva del rischio. Il diritto europeo interviene non solo come tecnica di riparazione *ex post*, ma come strumento di stabilizzazione *ex ante* dell'equilibrio contrattuale nel mercato liberalizzato del trasporto aereo.

Il modello delineato dal Regolamento (CE) n. 261/2004 rappresenta, così, un ambito nel quale si manifesta con particolare evidenza la progressiva oggettivazione della responsabilità civile in chiave regolatoria, senza che ciò comporti l'abbandono del sistema risarcitorio tradizionale, ma piuttosto la sua integrazione all'interno di una struttura multilivello.

La responsabilità del vettore aereo si configura non più soltanto come reazione all'inadempimento, ma come strumento di governo del rischio nel mercato, secondo una logica nella quale la funzione allocativa tende a prevalere su quella meramente riparatoria.

## INTERVENTI

### FROM DRONES TO MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS: EMERGING LIABILITY ISSUES (\*)

FIorenza PRADA

*The progressive integration of artificial intelligence (AI) into transport systems has deeply transformed traditional operational models across land, air and maritime domains. In aviation, the evolution from the notion of Unmanned Aerial Vehicle to the more sophisticated concepts of Unmanned Aircraft System (UAS) and Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) reflects a growing awareness that even highly automated systems typically retain a decisive human component. In the maritime sector, however, the legal debate has developed more slowly, despite the emergence of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) and concrete projects of fully electric and autonomous vessels. This article examines the concept of the autonomous ship, the different levels of autonomy identified at the international level, and the main issues of liability raised by the deployment of MASS, also illustrating these dynamics through the case study of the Yara Birkeland.*



SUMMARY: 1. Introduction: autonomy across transport modes. – 2. Defining the Maritime Autonomous Surface Ship (MASS). – 3. Liability issues in the era of MASS. – 4. Case study: the Yara Birkeland as an autonomous and sustainable ship. – 5. Conclusion.

1. *Introduction: autonomy across transport modes* – Autonomous navigation has gained increasing importance in all major modes of transport, though with different speeds of development and regulatory responses <sup>(1)</sup>.

While land and air transport have attracted substantial scholarly and regulatory attention <sup>(2)</sup>, maritime transport has long been perceived as lagging

---

(\*) This article is based on the presentation delivered by Fiorenza Prada in Isola, at the 7th Adriatic Maritime Conference, 9-11 april 2026.

(1) R. LOBIANCO, *Navi senza equipaggio e profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2021, 756.

(2) With regard of land transport, see S. PELLEGGATA, *Autonomous Driving and Civil Liability: The Italian Perspective*, in *Giureta* 2019, 135 ss., C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, in *Dir. trasp.* 2018, 356. In the aviation field see S. PANZERI, *I si-*

behind in both technological innovation and legal adaptation.

In air transport, the early notion of Unmanned Aerial Vehicle has been progressively refined. The terminology now distinguishes between Unmanned Aircraft System (UAS), which emphasises the aircraft together with its system components; and Remotely Piloted Aircraft System (RPAS), which underlines that a human pilot remains responsible for the flight, even if not physically on board <sup>(3)</sup>.

Early English-language studies <sup>(4)</sup> on unmanned vehicles (UV) defined them as «*any vehicle which operates without a human in direct physical contact with that vehicle*», a notion that has since migrated into the maritime context, where the generic «vehicle» is obviously replaced by «ship» or «vessel» <sup>(5)</sup>.

In the maritime field, the deployment of advanced technologies and AI initially took place in the military domain and only later in the civilian one, with higher experimentation costs and slower innovation cycles than in aviation or road transport. This relative delay has led some commentators to argue that maritime transport and maritime law have «*lost [their] role as pioneers of legal solutions, as [they were] for decades or even centuries*» <sup>(6)</sup>.

Yet the idea of a ship entirely devoid of any onboard human component is not new. Already in the first half of the twentieth century, the possibility of crewless ships was envisaged, even if only at a conceptual level <sup>(7)</sup>.

Today, multiple projects demonstrate the practical application of AI in maritime transport, prompting a thorough re-examination of existing legal categories and their adequacy in addressing the challenges posed by autonomous navigation.

---

*stemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR): profili giuridici*, in Giureta 2016, 39 ss.; C. SEVERONI, *La disciplina normativa attuale degli aeromobili a pilotaggio remoto*, in *Dir. trasp.* 2016, 65 ss.; A. ZAMPONE, *Riflessioni in tema di responsabilità nell'esercizio di remotely-piloted aircraft system (RPAS)*, in *Dir. trasp.* 2015, 63 ss.

<sup>(3)</sup> A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, IV ed., Torino, 2023, 163 ss.

<sup>(4)</sup> B. GOGARTY - M.C. HAGGER, *The Laws of Man Over Vehicles Unmanned: The Legal Response to Robotic Revolution on Sea, Land and Air*, in *Journal of Law, Information and Science* 2008, 74.

<sup>(5)</sup> H. RINGBOM - F. COLIN, *Terminology and concepts*, in *Autonomous Ships and the Law* (edited by E. Røssæg - T. Solvang), Milton Park, 2020, 7.

<sup>(6)</sup> P. ZAMPELLA, *Navi autonome e navi pilotate da remoto, spunti per una riflessione*, in *Dir. trasp.* 2019, 586. The same consideration was raised by E. VAN HOOYDONK, *The law of unmanned merchant shipping – an exploration*, in *The Journal of International Maritime Law* 2014, 423, who even wondered if, with the advent of MASS, maritime law still has a point.

<sup>(7)</sup> L. DISCEPOLO, *Il futuro delle navi a guida autonoma e riflessioni in tema di responsabilità e sicurezza*, in *Innovazione e vulnerabilità. Passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti* (edited by S. Pollastrelli), Pisa, 2025, 63.

2. *Defining the Maritime Autonomous Surface Ship (MASS)* – In 2017, at its 98th session, the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO) introduced the concept of the Maritime Autonomous Surface Ship (MASS) <sup>(8)</sup>.

This category encompasses ships that may operate, to varying degrees, both in manoeuvring and navigation, independently of human interaction.

The expression MASS has been associated with a number of synonyms, including autonomous ships, intelligent ships, remotely controlled ships, robot ships and drone ships, which reflect different emphases on automation, remote control and AI-enabled decision-making.

However, the supposed “independence from human interaction” remains, at present, largely apparent: even in the most advanced unmanned ships, the intervention of human operators is still indispensable, particularly with regard to route planning and the handling of complex or unforeseen situations. So the notion that a ship could entirely and autonomously plan and execute its voyage remains, for now, more aspirational than real, though it cannot be excluded that in the future seas will be traversed by vessels operating in a state of complete self-governance <sup>(9)</sup>.

Navigation is inherently the product of multiple activities performed by a variety of actors – shipowners, masters, crew, shore-based operators, port authorities, traffic control services – whose roles will continue to be necessary, even as their physical location shifts from ship to shore.

As a result, the original IMO definition of MASS requires reconsideration, so as to encompass ships capable of navigating without personnel on board and endowed with a sufficient degree of autonomy, while still recognising the persistence of human interaction at various stages of operation.

A key element in the IMO’s approach is the classification of ships according to four levels of autonomy <sup>(10)</sup>.

Level-one autonomy identifies those ships with automated processes and decision-support systems: at this level, seafarers remain on board, operating

---

<sup>(8)</sup> IMO Docs. MSC 98/23, MSC 98/20/2 and MSC 98/20/13; see H. RINGBOM, *Regulating Autonomous Ships – Concepts, Challenges and Precedents*, in *Ocean Dev. Intern. Law* 2019, 141-142.

<sup>(9)</sup> U. LA TORRE, *Navi senza equipaggio e shore operator control*, in *Dir. trasp.* 2019, 495, as well as *Pilot in Command e pilota remoto fra tradizione e nuove tecnologie*, in *Riv. dir. nav.* 2024, 33 ss.

<sup>(10)</sup> See *Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (mass)*, MSC.1/Circ.1638 - 3 June 2021. For an analysis of the level of autonomy see H. RINGBOM, *Regulating Autonomous Ships – Concepts, Challenges and Precedents*, cit., 148; see also R. VEAL - M. TSIMPLIS, *The Integration of Unmanned Ships into the Lex Maritima*, in *Lloyd’s Mar. Comm. Law Quart.* 2017, 303.

and monitoring onboard systems and functions; certain operations may be automated, but human operators retain primary control and responsibility.

In level-two autonomy, we consider remotely controlled ships with seafarers on board: the ship is controlled and managed from another location, yet maritime personnel remain physically on board. They perform supervisory and operational tasks, bridging shore-based control and onboard execution.

According to level-three autonomy, referring to remotely controlled ships without seafarers on board, the vessel is controlled and managed from a remote location, with no maritime personnel onboard; the entire operation is conducted through shore-based systems and remote operators.

At last level-four autonomy identifies fully autonomous ships: the ship's operating system is capable of making decisions and determining actions independently, without continuous human intervention; human operators are only expected to intervene occasionally or in exceptional circumstances.

From this classification it emerges that, in the first two degrees of autonomy, the crew remains on board, acting as operator (level one) or supervisor (level two).

Only from level three onwards does the crew disappear from the vessel and relocate ashore, while at level four the ship reaches full autonomy, with internal systems capable of independent decision-making.

This progression has profound implications for traditional roles such as the master and crew, whose functions are progressively transformed or relocated, especially at levels three and four where AI plays a more significant role <sup>(11)</sup>.

3. *Liability issues in the era of MASS* – The introduction of AI into maritime navigation raises complex questions regarding the allocation of liability for damage caused by autonomous systems <sup>(12)</sup>.

---

<sup>(11)</sup> D. PAPACHRISTOU, *Legal liability for collisions involving autonomous vessels: Identifying the applicable rules under international maritime law*, in *J. Int. Mar. Law* 2020, 261 ss.; see, among others, on remote controlled passenger maritime transportation L. ANCIS, *Navi pilotate da remote e profili di sicurezza della navigazione nel trasporto di passeggeri*, in *Dir. trasp.* 2019, 427; R. TRANQUILLI REALI, *La tutela della sicurezza dei passeggeri nel trasporto marittimo tra comandante della nave e pilota da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 467.

<sup>(12)</sup> See S. LI - K.S. FUNG, *Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): implementation and legal issues*, in *Maritime Business Review* 4, 2019, 330; see also J.P. RODRIGUEZ DELGADO, *La irrupción del buque autónomo (o controlado remotamente) en los aspectos jurídico-privados del Derecho marítimo*, in *El transporte como motor del desarrollo socio-económico* (edited by M.V. Petit Lavall - A. Puetz - Marcial Pons), Madrid, 2019, 315 ss.; A. XERRI, *Riflessioni in tema di responsabilità nel contesto dell'automazione navale*, in *Dir. trasp.* 2019, 551; as well as V. CORONA, *Le obbligazioni del vettore nel trasporto di cose con navi autonome o pilotate da remoto*, in *Dir. trasp.* 2019, 519.

The difficulty is amplified by the multiplicity of actors involved in the design, development, operation and maintenance of such systems, shipowners, manufacturers, software developers, AI providers, remote operators, and others.

In the absence of a specific mandatory MASS Code and considering that traditional Conventions are based on a concept of liability linked to the notion of fault, legal scholarship has focused on identifying the party or parties upon whom liability should fall when AI systems cause harm.

The central concern is to ensure that injured parties are able to obtain effective compensation despite the technological and organisational complexity of autonomous shipping.

Consider, for example, a scenario in which a fully autonomous vessel collides with another ship or damages an offshore installation.

Under traditional maritime law, liability would generally be attributed to the shipowner or to the master and crew <sup>(13)</sup>.

In the case of an autonomous ship, however, the incident might be linked to a software bug, sensor malfunction, inadequate training of remote operators, or defective integration between onboard and shore-based systems.

In such situations, tortious liability becomes difficult to determine.

If a software error leads to a collision, several questions arise: should liability fall on the shipowner, who operates the vessel; on the software developer, who coded the algorithm; or on the AI provider, who supplied the learning system? The traditional fault-based and ship-centred allocation of liability may no longer be adequate <sup>(14)</sup>.

To address these challenges, IMO has launched the MASS initiative and is developing the MASS Code, which is expected to become mandatory in 2028.

Within this framework, one of the central issues under consideration concerns liability, with particular focus on the roles of the shipowner, the master and the remote operator.

IMO is conducting a convention-by-convention review to assess whether the existing legal framework is compatible with different levels of ship autonomy and to identify regulatory gaps: this methodical approach examines, for each major maritime convention, how its provisions apply or fail to apply to MASS.

In particular, the Legal Committee (LEG), at its 108th session (26–30 July 2021), endorsed the outcome of the regulatory scoping exercise and gap analy-

---

<sup>(13)</sup> For an explorative point of view in this matter see S. BAUGHEN, *Who is the Master Now?*, in *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (edited by B. SOYER e A. TETTENBORN), London, 2019, 129.

<sup>(14)</sup> On this matter see B. STĘPIEŃ, *Towards a New Horizon: 1972 COLREG in the Era of Autonomous Ships*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, 55, 2024, 170 ss., who takes into account the implications of MASS in the scope of application of 1972 COLREG.

sis of conventions within its remit concerning Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): this document outlines the extent to which the existing regulatory framework under the Committee's purview may need to be amended or interpreted to address MASS operations. It also provides guidance to the LEG and stakeholders in identifying and determining future work on MASS, thereby facilitating the preparation, consideration, and approval of new outputs.

An illustrative example is the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, as amended in 2002.

For level-one autonomy, IMO has so far identified no specific difficulties in applying the Athens Convention: the presence of a crew and the essentially traditional structure of operations allow the existing rules on carrier liability to function without major adjustments.

For higher levels of autonomy, however, several questions arise.

For instance, in level-two autonomy (remotely controlled ships with crew on board) clarifications are needed on issues such as: whether the notion of «servants or agent of the carrier, acting within the scope of their employment» covers also persons or entities supervising autonomous operations from shore-based remote control centres; whether an accident caused by a defect in a MASS system can be regarded as a «fault or neglect of the carrier»; whether a defect in autonomous systems – both onboard and ashore – can be considered a «defect of the ship», and whether accidents caused by such systems may lead to a loss of the right to limit liability.

Moreover, for levels three and four autonomy (remotely controlled ships without crew and fully autonomous ships) additional questions concern, *inter alia*, whether the designer of the MASS should be subject to a specific liability regime or to a differentiated standard of care, given the centrality of design choices and software architecture in determining the vessel's behaviour.

These open issues suggest that existing international conventions, drafted for manned ships and human-centred operations, are not fully equipped to deal with the systemic and distributed nature of risk in autonomous navigation.

Although the detailed content of the future MASS Code remains under discussion, a number of trends can already be discerned.

First, liability rules will likely need to reflect the plurality of responsible actors, going beyond the traditional focus on the shipowner and master to encompass remote operators, system integrators, and possibly AI providers.

Second, the distinction between operational fault and technical defect may require refinement. In a highly automated environment, the line between human error and system failure becomes blurred, particularly where AI-based systems evolve over time through learning processes that are not fully transparent even to their developers.

Third, the conventional notion of the «ship» as a self-contained unit may have to be revisited. In MASS, essential components of navigation and control – servers, data centres, remote control rooms – are physically located ashore yet functionally integral to the vessel's operation. This raises the question whether defects in shore-based autonomous systems should be treated as «defects of the ship» for the purposes of limitation of liability and other rules.

In light of these developments, it can be concluded that international conventions must be adapted in order to address adequately the challenges posed by AI in maritime transport, ensuring both legal certainty for operators and effective protection for victims of maritime incidents involving autonomous ships.

4. *Case study: the Yara Birkeland as an autonomous and sustainable ship* – To illustrate the intersection between autonomy, sustainability and liability, the Yara Birkeland offers an instructive example <sup>(15)</sup>.

Developed in Europe in recent years, this vessel is one of the most innovative ships currently operating on the continent. It transports fertiliser produced by the Norwegian company Yara International and is designed to operate as a fully electric and, progressively, autonomous ship.

The Yara Birkeland operates in southern Norway along a relatively short route between the ports of Brevik, Porsgrunn and Larvik: this area is characterised by heavy road traffic due to industrial transport, making it an ideal testbed for a cleaner alternative to trucks.

The ship carries around one hundred containers along a route of approximately sixty kilometres, connecting the production plant to the port of Larvik, from where the products are exported to international markets.

Its design combines advanced automation technologies with a fully electric propulsion system, significantly reducing both local pollution and greenhouse gas emissions.

One of the main advantages of the Yara Birkeland is its environmental impact: the vessel replaces about forty thousand truck journeys every year, thereby reducing road congestion and associated risks in a densely populated and industrially active area; moreover, as a fully electric ship, it produces no direct carbon dioxide emissions and substantially reduces nitrogen oxide pollution compared to traditional diesel-powered transport.

---

<sup>(15)</sup> The matter was analysed on a legal basis by B. STĘPIEŃ, *Yara Birkeland and the Legal Problems of Autonomous Shipping*, in *Boletim Da Sociedade Brasileira De Direito Internacional*, 2018. 131 ss.

From a safety perspective, the shift of freight transport from road to sea, combined with autonomous navigation technologies, has the potential to reduce certain categories of human error and road accidents.

At the same time, it introduces new types of risk related to software reliability, cybersecurity, and the resilience of remote-control systems—risks that must be addressed through appropriate technical standards and liability rules.

The Yara Birkeland demonstrates how new technologies can make transport more sustainable, efficient and, potentially, safer. At the same time, it highlights the urgency of clarifying the legal framework applicable to MASS.

As such vessels move from experimental projects to regular commercial operations, unresolved questions concerning the attribution of liability in case of incidents will become increasingly pressing.

This case study suggests that future regulation should not only focus on safety and environmental performance, but also on transparent and predictable liability regimes, capable of accommodating the complex socio-technical networks underpinning autonomous maritime transport.

*5. Conclusion* – The transition from drones to Maritime Autonomous Surface Ships encapsulates a broader transformation in the relationship between humans, technology and legal responsibility in transport.

While aviation has already developed sophisticated notions such as UAS and RPAS, the maritime sector is only now beginning to articulate a coherent framework for MASS, under the guidance of IMO.

The four levels of autonomy identified by IMO reveal a gradual displacement and reconfiguration of traditional roles, particularly those of the master and crew, and call into question long-standing assumptions about who controls and who is responsible for the operation of a ship.

In the absence of a mandatory MASS Code, the allocation of liability for damage caused by autonomous systems remains uncertain, especially at higher levels of autonomy where AI plays a central role. The ongoing convention-by-convention review, including the analysis of the Athens Convention, shows that existing instruments require clarification and substantial adaptation to remain effective in the face of technological change.

Ultimately, the development of MASS forces maritime law to confront fundamental questions regarding personhood, agency and fault in a context where decisions are increasingly made by complex, distributed and evolving technical systems. The answers that the international community will provide – through the MASS Code and the adaptation of existing conventions – will shape not only the future of maritime transport, but also the broader governance of AI in critical infrastructures.

## FATTI E MISFATTI

**Sirene in banchina: il primo soccorso sbarca a Gioia Tauro, ma il sistema regge?** – È del 21 maggio scorso la notizia dell'attivazione di un servizio di primo intervento medico-sanitario all'interno del porto di Gioia Tauro. Un'ambulanza in banchina, un presidio sanitario dedicato: l'obiettivo è chiaro, rafforzare la tutela della salute dei lavoratori e garantire interventi tempestivi in uno degli snodi logistici più rilevanti del Mediterraneo. Se il «fatto» appare difficilmente contestabile, il nodo problematico risiede, come spesso accade, nell'attuazione concreta di un intento pur meritevole. Il porto di Gioia Tauro non è un luogo qualunque: è un sistema complesso, dove operazioni industriali, traffici marittimi e logistica avanzata convivono in un equilibrio delicato. In questi contesti, la sicurezza non è solo una questione di adempimenti formali ma di organizzazione effettiva. Il quadro normativo, del resto, è già tutt'altro che carente: il d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 impone al datore di lavoro l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza dei lavoratori, compresa l'organizzazione dei servizi di primo soccorso (art. 18 e 45), mentre il codice della navigazione (art. 16 e 17) affida alle autorità marittime funzioni di vigilanza e regolazione delle attività portuali finalizzate a garantire la sicurezza delle operazioni e la tutela dell'interesse pubblico. A ciò si aggiunge la legge n. 84/1994, che attribuisce alle Autorità di sistema portuale un ruolo di coordinamento e garanzia della sicurezza nello scalo. In particolare, l'art. 6 attribuisce alle Autorità di sistema portuale la funzione di garantire la sicurezza e l'efficienza delle operazioni portuali, nonché di coordinare le attività dei diversi operatori presenti nello scalo. In altre parole: le regole ci sono. E non sono poche. Il punto, allora, non è tanto se un presidio sanitario sia utile ma se sia inserito in un sistema che funziona davvero in modo integrato. Perché è qui che la questione si fa interessante. Nei porti, infatti, la pluralità di operatori, imprese terminalistiche, imprese portuali, operatori logistici, rende la sicurezza un affare necessariamente condiviso. Il legislatore lo sa bene e impone forme di cooperazione tra i diversi datori di lavoro che operano nello stesso contesto. Ma la cooperazione, si sa, non si improvvisa: va costruita, organizzata, testata. E allora la domanda diventa inevitabile: il nuovo servizio sanitario è parte di un sistema coordinato oppure rischia di essere un tassello aggiunto a posteriori? Il rischio, in assenza di una chiara definizione di ruoli e procedure, è quello delle sovrapposizioni. Un presidio interno che si affianca, senza integrarsi, al sistema di emergenza territoriale può generare più confusione che efficienza, proprio nel momento in cui la rapidità e la chiarezza operativa fanno la differenza. Guardando ad altri scali italiani, qualche indicazione utile emerge. A Genova, Trieste, Livorno, la gestione delle emergenze sanitarie non si esaurisce

nella presenza di mezzi e personale, ma si inserisce in un disegno più ampio: protocolli condivisi, coordinamento tra autorità portuale, Capitaneria e servizi sanitari, pianificazione delle emergenze. In questi casi, il presidio sanitario non è un elemento isolato, ma parte di un sistema. Ed è forse questa la vera linea di confine tra «fatto» e «misfatto». Il fatto è l'ambulanza in porto, segnale concreto di attenzione alla sicurezza. Il misfatto potenziale, ma da non sottovalutare, sarebbe fermarsi lì, senza interrogarsi su come quel servizio dialoghi con tutto il resto. Perché nei contesti complessi, come quelli portuali, la sicurezza non si misura in numero di mezzi disponibili, ma nella capacità di farli funzionare insieme. E una sirena, da sola, non basta.

MARIASOLE CAVARRETTA

\*\*\*

**O.S., Obesity surcharge** – Tanto tuonò che piovve! Oltre un quarto di secolo fa, in questa rubrica, su Diritto dei trasporti I/2001, p. 113, Donatella Bocche-se segnalava la notizia (apparsa sul quotidiano Il Messaggero del 15 dicembre 2000) di una decisione di un giudice americano a favore di una compagnia aerea che avrebbe preteso da una signora *extra size* la corresponsione del prezzo di due biglietti a causa della sua mole, domandandosi se la stazza del passeggero sarebbe diventata in futuro la nuova unità di misura per stabilire la capacità interna dell'aeromobile e la tariffa del trasporto.

L'episodio non è rimasto isolato, tant'è che quasi 10 anni dopo, sempre in questa rubrica, su Diritto dei trasporti I/2010, p. 65, Daniele Ragazzoni segnalava come una signora «oversize» subì l'umiliante procedura di una pesatura pubblica al *check in* con conseguente richiesta di acquistare un doppio biglietto per potersi imbarcare.

Sempre sullo stesso filone si inserisce un altro pressoché coevo «misfatto» commentato da Alessandro Zampone, su Diritto dei trasporti II/2010, p. 381, che riferisce di un tentativo, alquanto maldestro direi, promosso da un vettore giapponese in via sperimentale, di ridurre il peso dei passeggeri invitandoli a non indossare «capi di abbigliamento troppo consistenti»

Al netto di questi episodi coloriti e imbarazzanti è indubbio che il peso del «carico» di un aeromobile rappresenti elemento sensibile nel costo di produzione del servizio, ma la pubblicazione di un recente studio di cui da notizia La Repubblica on line del 18 gennaio 2026, ci mette di fronte a delle evidenze inattese.

L'agenzia americana di servizi finanziari Jefferies ha infatti considerato che la diffusione dei farmaci anti obesità permetterebbe di ridurre il peso dei passeggeri di un significativo 10%. L'aereo nel suo complesso si alleggerirebbe del

2% e il costo del carburante dell'1,5%, con un risparmio di 580 milioni di dollari ogni anno

Volendo ammantare di più nobili contenuti e finalità la mera ed esasperata ricerca di economie gestionali da parte delle compagnie aeree, si potrebbe arrivare a valorizzare il virtuoso tentativo di riduzione delle emissioni di Co2 e quindi in ultima istanza il generoso sforzo di contribuire a salvare il pianeta.

Ragionando più concretamente di vil pecunia dovremmo presagire che chi si trovasse fuori «scala» rispetto a non meglio precisati parametri ponderali, potrebbe essere chiamato a pagare un supplemento «adipe», alla stregua di chi imbarca un bagaglio di peso superiore a quanto stabilito dalle condizioni contrattuali di trasporto.

A dire il vero non va sottaciuto che le tradizionali regole del trasporto di persone e del loro bagaglio hanno subito negli ultimi decenni una significativa (e a mio avviso involutiva) trasformazione, con la previsione di sempre più dettagliati e gravosi oneri per il passeggero che intende portare con sé il proprio bagaglio.

A tutti noi è stato insegnato che il bagaglio è l'insieme degli effetti personali del passeggero ed il trasporto dello stesso è generalmente ricompreso nel prezzo del passaggio, per cui reputo che anche il pannicolo adiposo di un corpulento passeggero sarebbe da valutare alla stregua di effetto personale e quindi eventualmente di parte del suo «bagaglio», da portare gratuitamente a bordo come bagaglio a mano, non consegnato né registrato.

Con la inevitabile differenza che tale bagaglio, indissolubilmente personale, non potrà mai essere stivato nelle cappelliere, né collocato sotto il sedile, ma dovrà necessariamente trovare accoglienza nella seduta, insieme al legittimo proprietario.

Inoltre, mentre per valigie, borse o *trolley* possono essere stabilite più o meno ragionevolmente ex ante un peso e/o delle dimensioni oltre le quali applicare una «*baggage surcharge*», con la persona fisica del passeggero l'operazione diventa molto più problematica.

E qui diventa centrale stabilire quale dovrebbe essere il limite di tollerabilità e come misurarlo. Si potrebbe considerare il valore assoluto del peso (che però andrebbe relativizzato con la statura del passeggero), oppure il giro vita, la taglia degli indumenti, magari eventuali standard ponderali e/o dimensionali definiti dall'Organizzazione mondiale della sanità, o quant'altro una distorta fantasia potrebbe suggerire.

Ma ammesso e non concesso che si possa giungere a determinare tale limite, l'eventuale peso eccedente si dovrebbe aggiungere a quello del bagaglio a mano consentito dalle regole contrattuali, passato, lo ricordo ai più distratti, in meno di un decennio da 12 a 10 kg e da ultimo limitato da alcune compagnie low cost a soli 8 kg.

La perversione del ragionamento potrebbe condurre in un futuro forse neanche troppo remoto all'adozione di prassi pericolose, con l'introduzione di una «*obesity surcharge*» di dubbia legittimità e problematica determinazione.

Previsioni irreali e troppo pessimistiche? Mi permetto di ricordare che pochi anni fa ci fu un vettore che immaginò di istituire una «*toilet surcharge*» connessa all'uso dei servizi igienici a bordo e financo una «*seat surcharge*» per coloro i quali avessero preteso un sedile invece che viaggiare in piedi, assicurati con delle speciali ritenute ad un palo verticale...

MASSIMO DEIANA

\*\*\*

**AAA Valigia cercasi (possibilmente dove dice l'app)** – Succede ancora. Anzi, succede sempre più spesso. Il passeggero atterra, il nastro gira, le valigie passano ma la sua no. Sparita. O forse solo in ritardo, che nel linguaggio aeroportuale è una forma di ottimismo istituzionalizzato. Lo smarrimento dei bagagli non è certo una novità del trasporto aereo, ma oggi il fenomeno assume dimensioni più evidenti: traffico internazionale in crescita, coincidenze sempre più serrate, tempi di rotazione degli aeromobili ridotti all'osso. In questo scenario, anche vettori ad alta capacità operativa come Ryanair finiscono spesso al centro del racconto mediatico. Non per particolari colpe, ma per la semplice legge dei grandi numeri: più voli, più bagagli, più probabilità che qualcosa vada storto. Quando la valigia non arriva, il diritto arriva subito dopo. A dettare le regole sulla responsabilità del vettore aereo per la perdita, la distruzione o il danneggiamento dei bagagli è la Convenzione di Montreal del 1999. Il principio è chiaro: se il bagaglio si perde mentre è sotto la custodia del vettore, il danno è imputabile a quest'ultimo. Naturalmente, con qualche temperamento perché il risarcimento non è illimitato: il tetto è fissato a 1.519 diritti speciali di prelievo (DSP) per passeggero, salvo speciali dichiarazioni di valore. E non basta accorgersi dello smarrimento: bisogna anche attivarsi tempestivamente, presentando reclamo nei termini previsti. In altre parole, la valigia può anche perdersi, ma il diritto pretende puntualità. La scena, del resto, è sempre la stessa: fila al *Lost and Found* dell'aeroporto e compilazione del PIR (*Property Irregularity Report*), documento che segna il passaggio dalla frustrazione del passeggero alla procedura amministrativa. Da lì inizia la ricerca, affidata a sistemi informatici globali che, nella maggior parte dei casi, portano a un lieto fine: la valigia ricompare, magari con qualche giorno di ritardo e qualche storia da raccontare. Diverso è il caso in cui il bagaglio non torni affatto. Dopo circa ventuno giorni, la speranza lascia spazio alla qualificazione giuridica: non è più «in ritardo», è «perduto». E a quel punto si apre la richiesta di risarcimento, spesso complicata da un dettaglio non secondario: dimostrare cosa c'era dentro quella valigia e quanto valeva davvero. Fin qui, nulla di nuovo. O quasi. Perché, nel frattempo, la tecnologia ha deciso di dare una mano. Sempre più passeggeri infilano nella valigia piccoli dispositivi di tracciamento *bluetooth*, trasformando il bagaglio in un oggetto lo-

calizzabile in tempo reale. E qui arriva la vera novità: Google ha avviato accordi con diverse compagnie aeree per integrare questi sistemi nei processi aeroportuali. Tradotto: non solo il passeggero può vedere dove si trova la sua valigia, ma può anche condividere questa informazione direttamente con la compagnia aerea tramite un link temporaneo. Una sorta di ribaltamento di prospettiva: se prima era il vettore a cercare il bagaglio, oggi è il passeggero a indicargli dove guardare. L'integrazione di questi dati nei sistemi aeroportuali promette maggiore efficienza e tempi di recupero più rapidi. La valigia smarrita, insomma, potrebbe diventare sempre meno «smarrita» e sempre più «mal indirizzata». Ma attenzione: la tecnologia non riscrive il diritto. Anche se l'app indica con precisione che la valigia si trova, per esempio, a qualche chilometro di distanza, restano ferme le regole della Convenzione di Montreal. Il passeggero deve comunque compilare il PIR, rispettare i termini di reclamo e dimostrare il danno subito. Il GPS può aiutare a trovare la valigia, ma non sostituisce la procedura. E allora il quadro che emerge è quasi paradossale: da un lato, un sistema giuridico costruito su presunzioni, limiti e formalità; dall'altro, una tecnologia che riduce l'incertezza e accorcia le distanze informative tra passeggero e vettore. In mezzo, come sempre, la realtà operativa del trasporto aereo, che deve conciliare efficienza logistica e tutela dei diritti. Forse, in futuro, la domanda non sarà più «dove si trova la mia valigia? », ma «perché non è ancora arrivata, visto che sappiamo esattamente dove si trova? ». E a quel punto, il diritto, inevitabilmente, dovrà adeguarsi.

MARIASOLE CAVARRETTA

\*\*\*

**Amazon abbandona in Italia la sperimentazione della consegna con droni; “nessun problema”, si va avanti... con la criminalità (sic!!!)** – A fine dicembre 2025 è giunta inattesa all'ENAC la nota di Amazon: *“A seguito di una revisione strategica, abbiamo deciso di interrompere i nostri piani di consegna commerciale con i droni in Italia”* ... *“nonostante il coinvolgimento positivo e i progressi compiuti con le Autorità aerospaziali italiane, il più ampio contesto in cui operiamo in Italia non offre, al momento, le condizioni necessarie per i nostri obiettivi a lungo periodo per questo servizio”*. Vengono pertanto meno, auspicando solo momentaneamente, sia la sperimentazione avviata in Abruzzo della consegna dei pacchi con APR MK30 da parte del gigante dell'e-commerce, nell'ambito del programma *Amazon Prime Air Drone Delivery*, sia la collaborazione con l'ENAC che, dal canto suo, aveva già rilasciato ad Amazon il LUC (*Light UAS operator certificate*). Il progetto, tuttavia, lascia in eredità l'istituzione dello U – *Space* di San Salvo, il primo del suo genere in Europa, nonché la volontà da parte dell'ENAC di proseguire ugualmente nel programma, ed in tal

senso va salutato con favore il nuovo Regolamento ENAC “U – Space”, pubblicato in bozza il 14 gennaio 2026. Se da un verso, purtroppo, la sperimentazione della consegna dei pacchi Amazon con “droni” a San Salvo sembra essersi fermata, dall’altro qualcuno non pare affatto abbattersi a fronte delle difficoltà burocratiche, delle zone proibite (P), delle numerose limitazioni operative e non ci si riferisce certo a qualche potente *internet company*, a qualche colosso multinazionale o apparato di Stato. Particolarmente sensibile alla tematica della consegna “a domicilio” con APR risulta infatti essere la criminalità che, come da dichiarazione resa dall’ex sottosegretario alla Giustizia con delega all’Amministrazione penitenziaria, Andrea Delmastro, in occasione del recente sopralluogo del 6 febbraio 2026 nella casa circondariale triestina “Ernesto Mari”, meglio conosciuta come carcere del Coroneo, ha affermato che nel numero i “droni” che sorvolerebbero quotidianamente le carceri italiane per la consegna di droga, cellulari, schede sim, ecc. “... stanno più verso le centinaia che le decine di unità ...”. Un quadro impietoso e pericoloso che ha imposto l’adozione di misure tampone volte a contenerne il fenomeno; lo stesso Dipartimento dell’amministrazione penitenziaria ha istituito un’apposita Divisione, “Impianti di sicurezza, sistemi anti-drone e innovazione tecnologica”. Sessanta istituti italiani sono stati dotati di sistemi di difesa *jammer*, mentre a Trieste la casa circondariale è stata letteralmente avvolta da una rete protettiva, costituendo una vera e propria barriera fisica, interposta tra la struttura e i potenziali droni. La soluzione della rete fisica protettiva si è dimostrata più efficace ed economica rispetto alle contromisure con l’impiego di apparecchi volti alla generazione di segnali elettromagnetici e certamente meno problematica rispetto alle criticità che i sistemi “*jammer*” pongono, potendo gli stessi potenzialmente interferire con tutto il sistema tecnologico circostante. Si pone pertanto, anche in questo contesto, la questione del conflitto tra *security* e *safety*, ovvero, della sicurezza nello stesso campo. In tema di conflitti, ad esempio, nel trasporto marittimo al fine di evitare collisioni nella navigazione, si ricorre all’identificazione remota con dispositivi AIS (*Automatic Identification System*) che diffondono la posizione della nave unitamente ad informazioni sulla natura del carico; dati, tuttavia, potenzialmente utilizzabili anche per finalità ostili, ad esempio di pirateria; sono gli stessi dispositivi AIS che ora, nello stretto di Hormuz, vengono disinseriti da alcune navi per tentare il transito. Nel trasporto aereo, esempio lampante di interferenza di misure di sicurezza, è il drammatico caso del volo Germanwings, Barcellona – Düsseldorf del 24 marzo 2015 con 150 persone a bordo, nel quale il copilota, a quanto pare intenzionato al suicidio, si era chiuso all’interno della cabina di pilotaggio, lasciando all’esterno il comandante, impossibilitato ad accedervi a causa della porta blindata, prevista come misura obbligatoria a seguito degli attentati dell’11 settembre. Così, i sistemi di difesa “*jammer*”, utilizzati per neutralizzare l’uso illecito di APR, oltre ad essere costosi e richiedere un addestramento specifico, risultano in alcuni casi incompatibili o potenzialmente pericolosi se utilizzati in ambiti territoriali caratterizzati

dalla presenza di strumentazioni tecnologiche suscettibili di subire interferenze operative. L'utilizzo di APR per l'introduzione nelle carceri di droga, armi, ecc. è un fenomeno noto già dal 2015 con il primo caso registrato in Ohio negli Stati Uniti, ma innumerevoli sono ormai i casi di utilizzo illecito anche per finalità diverse, come quella della ricognizione per la raccolta di informazioni delle misure di sicurezza presenti all'interno delle strutture al fine della pianificazione di evasioni, come accaduto in Francia nel 2018 con la rocambolesca fuga dal carcere di Réau del noto gangster Rédoine Faïd mediante un elicottero fatto atterrare in una zona del cortile privo di rete di protezione. L'impiego per finalità illecite degli APR costituisce, pertanto, un problema forse sottovalutato rispetto al tumultuoso utilizzo e alla fortissima diffusione di tali tecnologie: un problema che coglie probabilmente impreparata la società. A tale situazione si tenta ora di far fronte con *l'Action plan on drone and counter drone security*, presentato dalla Commissione Europea a febbraio ... Intanto Donald Trump non perde tempo e fa realizzare, con tecnologie anti drone, la "sala da ballo" sovrastante il complesso militare sotterraneo della Casa Bianca.

ROCCO LOBIANCO



# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI GIUSTIZIA UE 23 OTTOBRE 2025, Sez. X**

causa C-469/24, Pres. di sez. REGAN – giudici GRATSIAS e SMULDERS (relatori)

– Avv. gen. MEDINA

*B.F. (1) e B.F. (2) c. Z. sp. z o.o.*

**Turismo – dir. (UE) n. 2015/2302 – Difetto di conformità – Riduzione del prezzo – Difetto di conformità dei servizi forniti – Diritto a un'adeguata riduzione di prezzo ex art. 14, par. 1 – Diritto a un risarcimento adeguato ex art. 14, par. 2.**



**RIASSUNTO DEI FATTI** – Nel 2022 due viaggiatori polacchi acquistarono un pacchetto turistico per trascorrere l'anno successivo una settimana di vacanza *all inclusive* in Albania, presso una struttura a 5 stelle. Già dal primo giorno, tuttavia, su ordine d'autorità iniziarono le demolizioni di due piscine del complesso alberghiero, oltre che della passeggiata lungomare, della banchina pavimentata e della struttura del lungomare. Tutto ciò ebbe importanti ripercussioni anche sulla fruibilità di alcuni servizi dell'hotel come la riduzione del numero dei pasti e l'annullamento del servizio di ristoro. A ciò si aggiunga che, nel corso degli ultimi tre giorni di vacanza, furono avviati alcuni lavori di ampliamento della struttura con notevoli disagi per la clientela. Per tale ragione chiesero al tour operator il rimborso integrale di quanto pagato più una somma ulteriore a titolo di risarcimento del danno morale. Il giudice polacco investito della controversia, ritenendo che alcune questioni dovessero essere correttamente interpretate, decise di sospendere il procedimento e sottoporre alla Corte di Giustizia 4 questioni pregiudiziali.

*L'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302 deve essere interpretato nel senso che, anche se un viaggiatore ha usufruito di una parte dei servizi forniti da un organizzatore di viaggi, l'adeguata riduzione di prezzo alla quale tale viaggiatore ha diritto in caso di difetto di conformità di tali servizi può corrispondere a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto turistico di cui trattasi qualora tale difetto di conformità sia di gravità tale, tenuto conto del suo oggetto, da rendere il pacchetto turistico oggettivamente privo di interesse per detto viaggiatore <sup>(1)</sup>.*

*Sulla seconda questione. 43* – Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 14, paragrafo 1, della

<sup>(1)</sup> V. la nota di V. CORONA a p. 494.

direttiva 2015/2302 debba essere interpretato nel senso che, anche se un viaggiatore ha usufruito di una parte dei servizi forniti da un organizzatore di viaggi, l'adeguata riduzione di prezzo alla quale tale viaggiatore ha diritto in caso di difetto di conformità di tali servizi può corrispondere a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto turistico di cui trattasi qualora tale difetto di conformità sia grave.

44 – Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302, un viaggiatore ha «diritto a un'adeguata riduzione del prezzo per il periodo durante il quale vi sia stato difetto di conformità, a meno che l'organizzatore dimostri che tale difetto di conformità è imputabile al viaggiatore».

45 – Pertanto, la riduzione di prezzo prevista da tale disposizione deve essere adeguata in riferimento all'intero periodo nel corso del quale ha luogo il difetto di conformità. Inoltre, è già stato dichiarato che la valutazione dell'adeguatezza di tale riduzione di prezzo, al pari della constatazione di un difetto di conformità, deve avvenire in modo obiettivo tenendo conto degli obblighi dell'organizzatore di viaggi interessato in forza del contratto di pacchetto turistico stipulato [sentenza del 12 gennaio 2023, FTI Touristik (Pacchetto turistico per le isole Canarie), C-396/21, punto 39].

46 – Infatti, dal combinato disposto dell'articolo 14, paragrafo 1, e dell'articolo 3, punto 13, della direttiva 2015/2302 risulta che l'obbligo, incombente agli organizzatori di viaggi, di concedere una siffatta riduzione di prezzo si valuta solo con riferimento ai servizi turistici compresi nel contratto di pacchetto turistico oggetto di inadempimento o di inesatta esecuzione, fermo restando che gli obblighi derivanti, per l'organizzatore di viaggi interessato, da un siffatto contratto non possono essere interpretati restrittivamente e comprendono, pertanto, non solo quelli espressamente stipulati in tale contratto, ma anche quelli ad esso connessi risultanti dallo scopo di tale contratto [v., in tal senso, sentenza del 12 gennaio 2023, FTI Touristik (Pacchetto turistico per le isole Canarie), C-396/21, punti 37 e 38].

47 – Di conseguenza, la valutazione dell'adeguatezza della riduzione di prezzo in questione deve basarsi su una stima del valore dei servizi turistici compresi nel pacchetto di cui trattasi che non sono stati eseguiti o sono stati eseguiti in maniera inesatta, tenendo conto della durata di tale inadempimento o inesatta esecuzione e del valore di detto pacchetto. La riduzione del prezzo di tale pacchetto deve corrispondere al valore dei servizi turistici non conformi [sentenza del 12 gennaio 2023, FTI Touristik (Pacchetto turistico per le isole Canarie), C-396/21,

EU:C:2023:10, punti 39]. Quanto più grave è l'inadempimento o l'inesatta esecuzione, tanto più la riduzione del prezzo deve essere maggiore per poter essere considerata adeguata.

48 – Pertanto, qualora l'insieme dei servizi turistici forniti a un viaggiatore non siano conformi e l'organizzatore di viaggi interessato non dimostri che tale difetto di conformità è imputabile al viaggiatore, quest'ultimo ha diritto a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto di cui trattasi da parte dell'organizzatore, in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302.

49 – Peraltro, in considerazione dell'obiettivo della direttiva 2015/2302 di contribuire al conseguimento di un livello elevato di protezione dei consumatori, quale enunciato all'articolo 1 di tale direttiva, un viaggiatore deve altresì avere diritto a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto di cui trattasi, in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, di detta direttiva, qualora, nonostante la fornitura di taluni servizi, il difetto di conformità dei servizi forniti sia di gravità tale da rendere tale pacchetto privo di oggetto, con la conseguenza che il pacchetto turistico oggettivamente non è più di alcun interesse per tale viaggiatore. Infatti, qualora tale difetto di conformità sia di portata tale da rendere privi di interesse e di valore, rispetto all'oggetto di detto pacchetto, i servizi che sono stati forniti, detto difetto di conformità equivale di fatto a un inadempimento del medesimo pacchetto che conferisce un diritto a un rimborso integrale del suo prezzo, in applicazione di quest'ultima disposizione.

50 – Nel caso di specie, spetterà pertanto al giudice del rinvio valutare, alla luce dell'insieme delle circostanze, se i lavori di demolizione, i lavori di costruzione e la mancata esecuzione dei servizi di ristorazione di cui trattasi nel procedimento principale abbiano avuto come conseguenza che il pacchetto turistico dei ricorrenti nel procedimento principale avesse perso il suo oggetto e fosse quindi, oggettivamente, divenuto privo di interesse per questi ultimi. Qualora il giudice del rinvio giunga a tale conclusione, detti ricorrenti devono avere diritto, in applicazione della normativa nazionale volta a trasporre l'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302 nel diritto polacco, a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto turistico da parte della convenuta nel procedimento principale, nella sua qualità di organizzatore di viaggi.

51 – Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302 deve essere interpretato nel senso che, anche se un viaggiatore ha usufruito di una parte dei servizi forniti

da un organizzatore di viaggi, l'adeguata riduzione di prezzo alla quale tale viaggiatore ha diritto in caso di difetto di conformità di tali servizi può corrispondere a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto turistico di cui trattasi qualora tale difetto di conformità sia di gravità tale, tenuto conto del suo oggetto, da rendere il pacchetto turistico oggettivamente privo di interesse per detto viaggiatore.

*Sulla terza questione.* 52 – Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2015/2302 debba essere interpretato nel senso che il diritto a un'adeguata riduzione del prezzo per il periodo durante il quale vi sia stato difetto di conformità e il diritto al risarcimento per qualunque danno subito in conseguenza di un difetto di conformità, previsti da tale disposizione, abbiano unicamente lo scopo di ristabilire l'equilibrio contrattuale tra gli organizzatori di viaggi e i viaggiatori, tenuto conto dei servizi effettivamente forniti dagli organizzatori e del prezzo pagato dai viaggiatori, o se tali diritti abbiano anche lo scopo di sanzionare detti organizzatori al fine di dissuaderli dal tollerare un difetto di conformità [*omissis*].

57 – Per quanto riguarda la risposta da fornire a tale questione, occorre rilevare che dalla formulazione dell'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2015/2302 risulta che, fatte salve le eccezioni previste da tali disposizioni, gli Stati membri devono provvedere affinché, per il periodo durante il quale vi sia stato difetto di conformità dei servizi forniti e per qualunque danno che possano aver subito in conseguenza di tale difetto di conformità, i viaggiatori abbiano diritto, rispettivamente, a una riduzione del prezzo e a un risarcimento adeguati da parte degli organizzatori di viaggi. Conferendo tali diritti ai viaggiatori, tale disposizione consente di ripristinare l'equilibrio contrattuale esistente al momento della conclusione di contratti di pacchetto turistico in quanto consente, da un lato, di esigere dagli organizzatori di viaggi che essi ripristinino un prezzo corrispondente ai servizi effettivamente forniti e, dall'altro, di ottenere, da tali organizzatori, una compensazione per il danno che i viaggiatori interessati hanno subito in conseguenza del difetto di conformità dei servizi forniti.

58 – Per contro, né il tenore letterale dell'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2015/2302 né il contesto in cui si inserisce tale disposizione consentono di ritenere che la concessione dei diritti ai viaggiatori previsti da quest'ultima abbia anche lo scopo di consentire che gli organizzatori di viaggi vengano sanzionati in caso di difetto di conformità. Né detta disposizione né l'articolo 13 di tale direttiva, che prevede un

regime di responsabilità contrattuale armonizzato di tali organizzatori, prevedono la possibilità di imporre a questi ultimi un risarcimento punitivo. L'articolo 25 della direttiva 2015/2302, che dispone che gli Stati membri fissano le disposizioni relative alle sanzioni applicabili a violazioni di disposizioni nazionali adottate conformemente a tale direttiva, conferma che la concessione di tali diritti ai viaggiatori non ha lo scopo di consentire che detti organizzatori vengano sanzionati.

59 – Inoltre, l'obiettivo della direttiva 2015/2302 di contribuire ad assicurare un livello elevato di protezione dei consumatori non può, di per sé, giustificare un'interpretazione dell'articolo 14, paragrafi 1 e 2, di tale direttiva secondo la quale tale disposizione avrebbe anche lo scopo di sanzionare gli organizzatori di viaggi. Infatti, un siffatto livello di protezione è già raggiunto da detta direttiva conferendo tali diritti ai viaggiatori al fine di ristabilire l'equilibrio contrattuale tra questi ultimi e gli organizzatori a seguito di difetti di conformità dei servizi forniti.

60 – Per i motivi che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2015/2302 deve essere interpretato nel senso che il diritto a un'adeguata riduzione di prezzo per il periodo durante il quale vi sia stato difetto di conformità e il diritto al risarcimento per qualunque danno subito in conseguenza di un difetto di conformità, previsti da tale disposizione, hanno lo scopo di ristabilire l'equilibrio contrattuale tra gli organizzatori di viaggi e i viaggiatori e non di sanzionare tali organizzatori.

*Sulla quarta questione.* 61 – Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, punto 12, della direttiva 2015/2302 debba essere interpretato nel senso che le situazioni risultanti da atti di esercizio del potere pubblico, quali la demolizione di un'infrastruttura turistica in esecuzione di una decisione di un'autorità pubblica, non rientrano nella nozione di «circostanze inevitabili straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

62 – Al riguardo, occorre rilevare che l'articolo 3, punto 12, della direttiva 2015/2302 definisce la nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» come «una situazione fuori dal controllo della parte che invoca una tale situazione e le cui conseguenze non sarebbero state evitate nemmeno adottando tutte le ragionevoli misure».

63 – Il considerando 31 di detta direttiva illustra la portata di tale nozione, indicando che «[essa] può riguardare ad esempio conflitti armati, altri gravi problemi di sicurezza quali terrorismo, rischi significativi per la salute umana quali il focolaio di una grave malattia nel

luogo di destinazione del viaggio o calamità naturali come inondazioni, terremoti o condizioni meteorologiche che impediscono di viaggiare in modo sicuro verso la destinazione come stabilito nel contratto di pacchetto turistico».

64 – Inoltre, la Corte ha già dichiarato che la nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» è simile alla nozione di «forza maggiore» nel senso di circostanze indipendenti da chi le fa valere, straordinarie ed imprevedibili, le cui conseguenze sarebbe stato impossibile evitare malgrado tutta la diligenza posta. Pertanto, nonostante l'assenza di qualsiasi riferimento, nella direttiva 2015/2302, alla forza maggiore, la Corte ha ritenuto che tale nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» concretizzi e costituisca un'attuazione esaustiva della nozione di «forza maggiore» nell'ambito di detta direttiva (v., in tal senso, sentenza dell'8 giugno 2023, UFC – Que choisir e CLCV, C-407/21, punti 54 e 56 nonché giurisprudenza citata).

65 – Inoltre, la Corte ha dichiarato che i termini «inevitabili e straordinarie» di cui all'articolo 3, punto 12, della direttiva 2015/2302 sono collegati solo a situazioni che erano imprevedibili (v., in tal senso, sentenza del 29 febbraio 2024, Tez Tour, C-299/22, punto 74).

66 – Ne consegue che le situazioni risultanti da atti di esercizio del potere pubblico possono rientrare nella nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie», ai sensi dell'articolo 3, punto 12, della direttiva 2015/2302, solo se tali situazioni sono fuori dal controllo della parte che le invoca e hanno conseguenze che non sarebbero state evitate nemmeno adottando tutte le ragionevoli misure, il che implica che tali circostanze sono indipendenti da chi le fa valere e sono imprevedibili.

67 – Orbene, l'adozione di atti di esercizio del potere pubblico è generalmente disciplinata da norme sia procedurali sia sostanziali che garantiscono, in particolare, che tali atti siano adottati in modo trasparente a seguito di una ponderazione di diversi interessi. L'esecuzione di detti atti è, inoltre, generalmente preceduta da una certa pubblicità. Le situazioni risultanti dall'adozione di tali atti non sono quindi generalmente imprevedibili.

68 – Nel caso di specie, la convenuta nel procedimento principale ritiene che i lavori di demolizione di cui trattasi siano la conseguenza di un atto di esercizio del potere pubblico al quale doveva sottostare, di modo che il difetto di conformità che risulta da tale atto corrisponde a una circostanza inevitabile e straordinaria che la libera dal suo obbligo di risarcimento nei confronti dei ricorrenti nel procedimento principale.

69 – A tal riguardo, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, lettera c), della direttiva 2015/2302, al viaggiatore non è riconosciuto il risarcimento dei danni se l'organizzatore dimostra che il difetto di conformità è dovuto a circostanze inevitabili e straordinarie.

70 – Spetta pertanto al giudice del rinvio valutare se, nel caso di specie, la demolizione delle infrastrutture di cui trattasi nel procedimento principale, in esecuzione di una decisione delle autorità albanesi, abbia creato una situazione fuori dal controllo dell'organizzatore di viaggi interessato e abbia avuto conseguenze che non sarebbero state evitate nemmeno adottando tutte le ragionevoli misure. A tal riguardo, spetterà al giudice del rinvio stabilire se, prima dell'adozione di tale decisione, detto organizzatore o il gestore dell'infrastruttura turistica in questione sia stato informato del procedimento sfociato nell'adozione di detta decisione, o addirittura abbia partecipato a tale procedimento, o se tali persone siano state informate del contenuto della medesima decisione prima della sua esecuzione. Una siffatta informazione o partecipazione di tale gestore è sufficiente dal momento che, in forza dell'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302, detto organizzatore può essere ritenuto responsabile di qualsiasi difetto di conformità causato dai suoi fornitori di servizi turistici (v., in tal senso, sentenza del 18 marzo 2021, Kuoni Travel, C-578/19, punto 35).

71 – In presenza di una siffatta partecipazione o di una siffatta informazione, la demolizione delle infrastrutture di cui trattasi non può essere considerata imprevedibile. Il difetto di conformità dei servizi forniti a causa di tale demolizione non può essere considerato una situazione fuori dal controllo dell'organizzatore di viaggi interessato e le cui conseguenze non sarebbero state evitate nemmeno adottando tutte le ragionevoli misure. Infatti, qualora tale organizzatore o il suo fornitore di servizi siano informati di una siffatta decisione e detto organizzatore benefici di un termine sufficiente per poter proporre, con la dovuta diligenza, al viaggiatore interessato altre prestazioni adeguate conformemente all'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2015/2302, prima dell'attuazione di tale decisione, non si può ritenere che le conseguenze derivanti da tale decisione non avrebbero potuto essere evitate dal medesimo organizzatore. In tali circostanze, detta demolizione non potrebbe rientrare nella nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie», ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, lettera c), della direttiva 2015/2302.

72 – Se del caso, la prevedibilità della demolizione delle infrastrutture di cui trattasi in esecuzione di una decisione delle autorità albanesi esclu-

derebbe altresì che l'organizzatore di viaggi interessato possa esimersi dal suo obbligo di risarcire i ricorrenti nel procedimento principale in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2015/2302, il quale dispone che al viaggiatore non è riconosciuto il risarcimento dei danni se l'organizzatore dimostra che il difetto di conformità sia imputabile a un terzo estraneo alla fornitura dei servizi turistici inclusi nel contratto di pacchetto turistico e sia imprevedibile o inevitabile.

73 – Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla quarta questione dichiarando che l'articolo 3, punto 12, della direttiva 2015/2302 deve essere interpretato nel senso che le situazioni risultanti dall'adozione di atti di esercizio del potere pubblico, quali la demolizione di un'infrastruttura turistica in esecuzione di una decisione di un'autorità pubblica, non rientrano nella nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie», ai sensi di tale disposizione, qualora tali atti siano stati adottati a seguito di un procedimento che ha consentito agli interessati, quali l'organizzatore di viaggi di cui trattasi o i suoi eventuali fornitori di servizi turistici, di averne conoscenza in tempo utile prima della loro esecuzione.

\* \* \*

### **Il difetto di conformità e la riduzione del prezzo tra riequilibrio contrattuale e risoluzione.**

SOMMARIO: 1. Premessa. Il difetto di conformità e gli obblighi dell'organizzatore. – 2. Le due funzioni della riduzione del prezzo. – 3. Il *quantum* di riduzione.

1. *Premessa. Il difetto di conformità e gli obblighi dell'organizzatore* – Con la sentenza in esame i giudici europei offrono una interessante occasione di riflessione in merito alla direttiva 2015/2302, in materia di pacchetti turistici e servizi turistici collegati <sup>(1)</sup>.

Gli aspetti considerati sono molteplici e ruotano intorno agli obblighi previsti in capo all'organizzatore in caso di grave difetto di conformità e all'interpretazione di alcune nozioni fondamentali ai fini dell'applicazione della direttiva.

Tra le quattro questioni sottoposte al vaglio della Corte, quella che riveste maggiore interesse è se il diritto alla riduzione del prezzo previsto dall'art. 14

---

<sup>(1)</sup> Per un commento alla sentenza v. A. CIONI, *La Corte di giustizia e i rimedi secondari della Direttiva (UE) 2015/2302: fra recupero delle categorie tradizionali e nuove torsioni ermeneutiche*, in *Pactum – Riv. Dir. Contr.* 1/2026, 59 s; G.M. BAN, *Responsabilità oggettiva contrattuale ed extracontrattuale per rischio d'impresa. Il caso del tour operator e del custode d'immobile locato*, in *Danno resp.* 3/2026, 339 s.

par. 1 della direttiva possa ammontare all'intero importo pagato per il pacchetto turistico, qualora alcuni servizi siano stati fruiti dal viaggiatore.

Si deve preliminarmente rilevare che, com'è stato attentamente sottolineato, la disciplina prevista dalla Dir. 2015/2302 è impostata secondo una dinamica progressiva nella attribuzione del rischio in capo all'organizzatore secondo lo schema delle obbligazioni di risultato <sup>(2)</sup>.

Il difetto di conformità, infatti, è definito dall'art. 3, par. 2, della dir. 2015/2302 come inadempimento o inesatta esecuzione dei servizi che sono inclusi nel pacchetto, rispetto al quale sono contemplati rimedi di diversa natura <sup>(3)</sup>, che si caratterizzano per una sorta di gerarchia applicativa in funzione della conservazione del rapporto contrattuale <sup>(4)</sup>.

Conseguentemente, l'art. 13 par. 3 prevede che, innanzi tutto, il *tour operator* debba porre rimedio al difetto di conformità salvo che ciò sia impossibile o eccessivamente oneroso <sup>(5)</sup>.

Nell'ottica della progressione, solo qualora non sia possibile per l'organizzatore porre rimedio, ai sensi dell'art. 14, il viaggiatore ha diritto alla riduzione del prezzo pagato per il pacchetto oltre al risarcimento del danno.

Ci troviamo in una dimensione sinallagmatica di bilanciamento delle prestazioni delle parti, dove il risarcimento mantiene la sua funzione di compensazione del danno subito.

L'aspetto più interessante è che la riduzione del prezzo si caratterizza per il fatto che è sempre dovuta salvo il caso che sia imputabile al viaggiatore, così

---

<sup>(2)</sup> Sul dibattito in merito alla qualificazione del contratto come appalto di servizi v. R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, Torino, 2021, 279 s.

<sup>(3)</sup> Per una ricostruzione critica v. F. MACIOCE, *Difetto di conformità, sopravvenuta impossibilità e responsabilità dell'organizzatore di viaggi*, cit., 615 e A. FINESSI, *Prestazione di servizi «non conformi» al contratto di viaggio e rimedi contrattuali esperibili dal viaggiatore nella dir. 2015/2302/UE: prospettive di attuazione nell'ordinamento giuridico italiano*, in *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio* (a cura di A. FINESSI), Napoli, 2017 97 ss.

<sup>(4)</sup> A. CIONI, *La Corte di giustizia e i rimedi secondari della Direttiva (UE) 2015/2302: fra recupero delle categorie tradizionali e nuove torsioni ermeneutiche*, cit., 62, 63, che richiama, a sua volta, G. GRISI - S. MAZZAMUTO, *Diritto del turismo*, cit., 207, e A. FINESSI, *Prestazione di servizi «non conformi» al contratto di viaggio e rimedi contrattuali esperibili dal viaggiatore nella dir. 2015/2302/UE: prospettive di attuazione nell'ordinamento giuridico italiano*, cit., 126.

<sup>(5)</sup> In proposito v. A. ZAMPONE, *Riflessioni sulla dir. (UE) 2015/1302 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, in *Dir. traspr.* 2018, 18 s. Sulla direttiva v. G. DE CRISTOFARO, *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio (dir. 2015/2302/UE) e le prospettive del suo recepimento nell'ordinamento italiano*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2017, 1099 s.; C. CAVANNA - M. MAZIER, *Introduzione alla nuova direttiva UE in tema di pacchetti turistici e di servizi turistici collegati*, in *Dir. mar.* 2017, 275 s.; F. MORANDI, *The new European regulation of package travel and linked travel arrangements – La nuova regolamentazione europea del pacchetto viaggio e delle modalità di viaggio collegate*, in *Dir. traspr.* 2017, 91 s. Sul difetto di conformità v. F. MACIOCE, *Difetto di conformità, sopravvenuta impossibilità e responsabilità dell'organizzatore di viaggi*, in *Eur. e dir. priv.* 2020, 610.

che il rischio della impossibilità della prestazione è fatto gravare esclusivamente sull'organizzatore che sarà tenuto a rimborso anche nel caso in cui il difetto di conformità non sia a lui imputabile, direttamente o, indirettamente, per fatto dei fornitori <sup>(6)</sup>.

Il rimedio della riduzione del prezzo, pertanto, opera a prescindere da ogni valutazione in merito all'inadempimento del *tour operator* o dall'esistenza di cause di esonero della sua responsabilità. Si tratta dello stesso principio che opera nella vendita di beni di consumo, come previsto anche dall'art. 1492 c.c. <sup>(7)</sup>.

Per il risarcimento dei danni, invece, è ammessa la possibilità di esonero attraverso la prova che il difetto di conformità è imputabile al viaggiatore, ovvero a un terzo estraneo alla fornitura dei servizi turistici inclusi nel contratto di pacchetto turistico ed è imprevedibile o inevitabile, oppure è dovuto a circostanze inevitabili e straordinarie <sup>(8)</sup>.

2. *Le due funzioni della riduzione del prezzo* – È chiaro, dunque, che la riduzione del prezzo sia uno strumento di riequilibrio del sinallagma nel caso di conservazione del contratto <sup>(9)</sup>. Tale funzione è prevista dalla seconda parte

---

<sup>(6)</sup> Sul punto v. A. ZAMPONE, *Riflessioni sulla dir. (UE) 2015/1302 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, cit., 19. Relativamente al ruolo della condotta del turista in relazione al contratto v. M.M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di responsabilità dei vettori e delle imprese turistiche e c.d. «autoresponsabilità» del turista*, in *Riv. dir. nav.* 2014, 963 ss. e A. DELLA ROSA, *Buona fede e diligenza nell'esecuzione del contratto di viaggio organizzato*, in *Dir. traspr.* 2015, 899 ss.

<sup>(7)</sup> F. MORANDI, *Tourism Travel and Transport Law. Current legal issues*, Pisa, 2026, 117. Per un'analisi comparata tra la disciplina dei pacchetti turistici e la vendita di beni di consumo v. C. TWIGG LESNER, *Remedies in European Contract Law: Themes and Controversies*, in HOFMANN - KURZ (a cura di), *Law of Remedies: A European Perspective*, Intersentia, 2019, 251 ss.

<sup>(8)</sup> Tale differenza è ben evidenziata dalla Corte nella sentenza del 12 gennaio 2023, FTI Touristik (Pacchetto turistico per le isole Canarie), C-396/21, punto 24 dove si afferma che «... un'interpretazione letterale dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302 stabilisce che la mancata esecuzione o l'esecuzione non corretta dei servizi di viaggio inclusi in un pacchetto dà diritto al viaggiatore interessato a una riduzione del prezzo in ogni circostanza, salvo il caso in cui tale mancata esecuzione o esecuzione non corretta sia imputabile al viaggiatore...».

<sup>(9)</sup> È stato rilevato che una novità della dir. 2015/2302 è l'autonoma rilevanza al difetto di conformità nella fase esecutiva del contratto, ossia nella fase più delicata di svolgimento del rapporto. In tal senso v. A. FINESSI, *Prestazione di servizi «non conformi» al contratto di viaggio e rimedi contrattuali esperibili dal viaggiatore nella dir. 2015/2302/UE: prospettive di attuazione nell'ordinamento giuridico italiano*, cit., 98 ss. Le eventuali difformità che si dovessero manifestare nella fase di perfezionamento del contratto sono, invece, regolate dal capo III, rispetto alle quali la tutela si incentra sugli obblighi di informazione. V. F. MACIOCE, *Difetto di conformità, sopravvenuta impossibilità e responsabilità dell'organizzatore di viaggi*, cit., 609, che parla di doppio binario di tutela, uno al momento della perfezione del contratto e l'altro al momento della esecuzione dello stesso. Sul punto v. altresì L. CAROTA, *Difetto di conformità dei servizi inclusi in un pacchetto turistico a cau-*

dell'art. 13 par. 6, laddove si prevede che «se è impossibile predisporre soluzioni alternative o il viaggiatore respinge le soluzioni alternative proposte, ai sensi del paragrafo 5, terzo comma, del presente articolo, al viaggiatore sono riconosciuti, se del caso, una riduzione del prezzo e/o il risarcimento dei danni ai sensi dell'articolo 14, senza risoluzione del contratto di pacchetto turistico».

Tuttavia, ad un'attenta lettura emerge che la formulazione dell'art. 13 par. 6, nella prima parte, attribuisce al rimedio un'altra funzione perché «Qualora un difetto di conformità incida in misura significativa sull'esecuzione del pacchetto e l'organizzatore non vi abbia posto rimedio entro un periodo ragionevole stabilito dal viaggiatore, il viaggiatore può risolvere il contratto di pacchetto turistico senza corrispondere spese di risoluzione e, se del caso, chiedere, ai sensi dell'articolo 14, una riduzione del prezzo e/o il risarcimento dei danni».

La indicazione «e, se del caso» che lega la risoluzione del contratto alla riduzione del prezzo e al risarcimento dei danni sembra implicare che risoluzione e riduzione del prezzo non siano strumenti alternativi ma cumulativi, esattamente come accade per risoluzione/risarcimento.

In sostanza in questa prima parte dell'art. 14, par. 6, si prevede la possibilità di risolvere il contratto se non sia stato posto rimedio al difetto di conformità e, se del caso, l'eventuale riduzione del prezzo e il risarcimento del danno. La seconda parte, invece, regola gli effetti dell'impossibilità di apprestare soluzioni alternative o la mancata accettazione delle stesse da parte del viaggiatore, ipotesi in cui non vi può essere una risoluzione del contratto ma solo, se del caso, la riduzione del prezzo e/o il risarcimento danni.

Il diritto alla riduzione del prezzo, quindi, prescinde totalmente dalla risoluzione del contratto o dalla sua sopravvivenza.

Tale previsione sembra dare l'occasione per una riflessione sul ruolo che la riduzione del prezzo gioca nelle due ipotesi.

Nel caso, infatti, di risoluzione del contratto, la riduzione del prezzo svolge la medesima funzione che ha la restituzione di quanto pagato dal viaggiatore per la prestazione non goduta dal punto di vista quantitativo e/o qualitativo, che prescinde dalla imputabilità della causa e che mira esclusivamente a far gravare sul professionista il rischio dell'impossibilità sopravvenuta, imputabile (nel qual caso è dovuto anche il risarcimento dei danni) o non imputabile, sulla base del principio che, nel nostro ordinamento, è codificato nell'art. 1463 c.c. che prevede la perdita del diritto alla controprestazione.

In tal caso, dunque, saremmo di fronte ad una sorta di tutela redibitoria.

L'altra ipotesi, invece, in cui la riduzione opera senza che vi sia la risoluzio-

---

sa del Covid-19 e adeguata riduzione del prezzo, in *Riv. it. dir. tur.* 40/2023, 118. Sotto tale profilo sembra interessante il rilievo di G. GRISI - S. MAZZAMUTO, *Diritto del turismo*, Torino, 2020, 207, secondo i quali nel contratto di pacchetto turistico gli obblighi di informazione assumono una dimensione dinamica in quanto si connette direttamente all'esecuzione del rapporto e diventano un presupposto della responsabilità contrattuale.

ne del contratto replica il rimedio della vendita di beni di consumo, dove rappresenta l'adeguamento alla diminuzione del valore del bene ricevuto rispetto al valore che avrebbe avuto se fosse stato conforme (*actio quanti minoris*).

In altre parole, il difetto di conformità sostanzia un vizio del bene «pacchetto turistico» la cui gravità può renderlo del tutto inidoneo all'uso cui era destinato o diminuirne in modo apprezzabile il valore.

Da tale valutazione – ossia il deprezzamento del valore del pacchetto – deriva conseguentemente il *quantum* di rimborso.

3. *Il quantum di riduzione* – La valutazione dell'entità della riduzione ossia il deprezzamento del valore del pacchetto costituisce il parametro per la determinazione del *quantum* di rimborso che – come evidenzia la Corte di giustizia – deve avvenire in modo obiettivo, attraverso una comparazione fra il valore che la prestazione avrebbe avuto se fosse stata eseguita come pattuito, tenuto conto della durata della difformità e del valore del pacchetto, in relazione al valore dei servizi non conformi <sup>(10)</sup>.

Riaffermando quanto già sostenuto nella sua precedente giurisprudenza, per la Corte, nella determinazione della misura della riduzione si devono, in primo luogo, considerare i servizi compresi nell'accordo e quelli connessi che risultano dallo scopo del contratto <sup>(11)</sup>, valutazione di merito sulla causa concreta del contratto rimessa al giudice di rinvio <sup>(12)</sup>.

Con riferimento, invece, al vero e proprio *quantum*, l'operazione deve svolgersi in modo quasi matematico e comparare il valore del pacchetto a quello dei servizi non conformi. Se, quindi, l'insieme dei servizi turistici forniti non è conforme e «sia di gravità tale da rendere tale pacchetto privo di oggetto, con la conseguenza che il pacchetto turistico oggettivamente non è più di alcun interesse per tale viaggiatore», il rimborso può essere integrale. In realtà, com'è stato rilevato, il contratto non diviene privo di oggetto ma si verifica, più propriamente, la perdita dell'interesse del creditore alla prestazione <sup>(13)</sup>.

---

<sup>(10)</sup> C. giust. 23 ottobre 2025, causa C-469/24, pt. 47 in cui si richiama C. giust. 12 gennaio 2023, FTI Touristik, causa C-396/21, in *Riv. it. dir. tur.*, 40/2023, 111, con nota di L. CAROTA, *Difetto di conformità dei servizi inclusi in un pacchetto turistico a causa del Covid-19 e adeguata riduzione del prezzo*.

<sup>(11)</sup> C. giust. 12 gennaio 2023, FTI Touristik, causa C-396/21, EU:C:2023:10, cit., pt. 37 e 38, che a sua volta richiama C. giust. 18 marzo 2021, causa C-578/19, in *Nuova Giur. Civ.*, 2021, 5, 1106 con commento di A. FINESSI, *Responsabilità del tour operator per i danni causati dal dipendente di un prestatore di servizi*.

<sup>(12)</sup> L. CAROTA, *Difetto di conformità dei servizi inclusi in un pacchetto turistico a causa del Covid-19 e adeguata riduzione del prezzo*, cit., 128.

<sup>(13)</sup> A. CIONI, *La Corte di giustizia e i rimedi secondari della Direttiva (UE) 2015/2302: fra recupero delle categorie tradizionali e nuove torsioni ermeneutiche*, cit., 66, 67, evidenzia che verosimilmente il riferimento all'oggetto deriva da un'errata traduzione della sentenza in italiano posto che nella versione inglese si parla di «purpose» che non si identifica

Tale considerazione sottende l'esigenza che sia valorizzata la causa del contratto di viaggio, la quale non può identificarsi nella valutazione delle singole obbligazioni che compongono la prestazione, ma deve focalizzarsi sulla finalità turistico-ricreativa rispetto alla quale tali obbligazioni sono funzionali <sup>(14)</sup>.

Secondo la Corte, dunque, la riduzione del prezzo può ben essere totale, anche nel caso in cui alcuni servizi siano stati fruiti.

In tale interpretazione si sarebbero, tuttavia, intravisti dei profili di illogicità con conseguenti in contraddittorietà sistematiche, perché la riduzione del prezzo non può mai essere totale in quanto, in base a quanto accade nella vendita di beni di consumo, presuppone che il difetto non abbia azzerato totalmente il valore del bene.

Il rimedio, infatti, si porrebbe in una dimensione di riequilibrio sinallagmatico senza che il rapporto sia caducato. Ancora, si afferma che la *quantum minoris* presuppone che il creditore abbia accettato la prestazione e sia funzionale alla conservazione del contratto. Il perdurante interesse del creditore alla prestazione e il residuo valore della stessa segnerebbero il limite tra tale rimedio e la risoluzione del contratto. Se, infatti, viene meno ogni valore della prestazione e, conseguentemente, non v'è più alcun interesse, si impone lo scioglimento del vincolo con la risoluzione, e il rimedio della riduzione non può applicarsi <sup>(15)</sup>.

In realtà, come più sopra rilevato, la dir. 2015/2302 prevede espressamente la cumulabilità della risoluzione e della riduzione del prezzo <sup>(16)</sup>, anche perché le concrete modalità attraverso le quali si realizza il bene «pacchetto turistico» sono tali da non rendere totalmente sovrapponibile la disciplina prevista per la vendita di beni di consumo.

In particolare, il difetto di conformità attiene specificamente alla fase esecutiva del contratto, e ciò implica che il viaggio sia iniziato e che alcuni servizi siano stati fruiti (ad esempio il trasporto, alcuni pasti ecc.) senza alcuna possibilità di ripetizione.

Quando il difetto è talmente grave da privare totalmente l'interesse alla prestazione, diversamente da quanto accade nella vendita di beni di consumo, il

---

con l'oggetto del contratto ma designa lo scopo del negozio.

<sup>(14)</sup> In senso conforme v. anche A. CIONI, *op. cit.*, 67.

<sup>(15)</sup> Il riferimento è a A. CIONI, *op. cit.*, 67.

<sup>(16)</sup> Non si può concordare con quanto sostenuto da A. CIONI, *op. cit.*, 68, secondo il quale il dato letterale della direttiva dovrebbe essere interpretato alla luce del codice del turismo, in cui vi è stata la sostituzione della congiunzione «e ...se del caso» con la disgiuntiva «o ... se del caso», con l'effetto di attribuire un carattere alternativo ai due rimedi. Al contrario, come ribadito dalla stessa Corte di giustizia, nel punto 40, nell'applicare il diritto interno, i giudici nazionali sono tenuti a interpretarlo quanto più possibile alla luce del testo e dello scopo della direttiva, così da conseguire il risultato perseguito da quest'ultima e conformarsi pertanto all'articolo 288, terzo comma, TFUE (richiamando in tal senso la sentenza dell'11 luglio 2024, Plamaro, C-196/23, punto 41 e giurisprudenza citata).

creditore non può chiedere la risoluzione e restituire il bene.

Di conseguenza, la mancata richiesta di risoluzione del contratto, da parte del turista che si sia trovato di fronte ad una totale difformità della prestazione rispetto al bene «vacanza», non può essere equiparata tecnicamente ad un'accettazione derivante dalla manifestazione di un perdurante, per quanto minimo, interesse alla prestazione.

La presenza della forza pubblica che ordina la demolizione di una parte del villaggio turistico con gravi conseguenze sull'accessibilità alla spiaggia, sulla fruizione dei pasti e sull'inquinamento acustico, che, nel prosieguo della vacanza, cede spazio ai disagi creati dall'inizio di lavori per la sopraelevazione della struttura, determinano una progressiva diminuzione del valore della prestazione fino ad azzerarlo.

Conseguentemente, mantenendo sullo sfondo l'obiettivo della direttiva di innalzare il livello di protezione dei viaggiatori, e applicando il calcolo matematico che conduce al *quantum* di riduzione del prezzo, se il valore dei servizi alla fine della vacanza è stato pari allo zero allora è ben possibile che il rimborso debba essere integrale <sup>(17)</sup>.

D'altra parte, a mente dell'art. 13 par. 6, di fronte al grave difetto di conformità che incida in misura significativa sull'esecuzione del pacchetto, il viaggiatore *può* (non deve) chiedere la risoluzione e, se del caso, chiedere la riduzione e/o il risarcimento, che la direttiva pone sullo stesso piano. E d'altra parte se, ai sensi dell'art. 14, la riduzione del prezzo deve essere adeguata al periodo in cui vi è stato il difetto di conformità, non si vede quale possa essere la ragione ostativa a riconoscere che la diminuzione possa essere pari all'intero costo del pacchetto se tale difetto si è protratto per tutto il viaggio.

La soluzione della Corte appare più condivisibile se si adotta un approccio meno rigoroso rispetto ad istituti previsti dalla legislazione europea che spesso si scontrano con le categorie giuridiche nazionali <sup>(18)</sup>.

Solo così si può eventualmente ammettere che la riduzione del prezzo costituisca una forma di risarcimento del danno (sotto forma di danno emergente derivante dalla perdita di valore del patrimonio del creditore in termini di disvalore economico o minor valore d'uso) o una sorta di indennità in funzione di garanzia, riferita ad un bene del tutto *sui generis* qual è la vacanza, che prescinde totalmente dalla circostanza che la causa del danno sia imputabile all'organizzatore.

VALENTINA CORONA

---

<sup>(17)</sup> In senso conforme v. G.M. BAN, *Responsabilità oggettiva contrattuale ed extracontrattuale per rischio d'impresa. Il caso del tour operator e del custode d'immobile locato*, cit., 342.

<sup>(18)</sup> Emblematica, sotto tale profilo, è la compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/04.

# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. LAV., 4 AGOSTO 2025 N. 22541**

Pres. MANNA – Rel. PONTERIO

*Bartolini S.p.A. (avv. A. Maresca, M. Giustiniani, M. Bonomo, E. Maria D'Onofrio) c.  
Giovanni Russo (avv. F. Del Vecchio) e Soc. coop. a r.l. Eurotravel s. coop. a r.l.  
in liquidazione*

**Trasporto di cose – Appalto di servizi di trasporto – Responsabilità in solido del preteso committente – Differenze retributive – Tutela dei dipendenti del vettore – Contratto di logistica.**



**RIASSUNTO DEI FATTI** – La Corte di Appello di Lecce, Sezione distaccata di Taranto, respinse gli appelli proposti, con separati ricorsi, poi riuniti, dalla Spa Bartolini e dalla Srl Campania Trasporti e confermò la decisione del Giudice di primo grado che aveva configurato una responsabilità solidale delle due Società nei confronti del Sig. Russo, dipendente della Soc. coop. Eurotravel, ai sensi dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003. La decisione di secondo grado qualificò i rapporti tra le predette Società come relativi a un appalto di servizi di trasporto, sulla base di indici individuati nella natura molteplice e sistematica dei trasporti e nella pattuizione di un corrispettivo unitario. La Corte di Appello non applicò l'art. 83 *bis* del d. l. n. 112/2008, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 133/2008, nella versione modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014, posto a tutela dei dipendenti del subvettore, quale riteneva di essere la Soc. coop. Eurotravel. La Spa Bartolini e la Srl Campania Trasporti hanno proposto ricorso per cassazione.

*La presenza di una serie indeterminata di trasporti nel medesimo programma negoziale e di una collaborazione destinata a durare, con modalità definite e con un corrispettivo unitario predeterminato, sono indici che portano a qualificare il contratto come un appalto di servizi di trasporto, con l'applicazione dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs n. 276/2003 <sup>(1)</sup>.*

**MOTIVI DELLA DECISIONE** – Questa Corte di legittimità (v. Cass. n. 14670 del 2015; Cass. n. 18751 del 2018; Cass. n. 20413 del 2019; Cass. n. 6449 del 2020; Cass. n. 24984 del 2022; cfr. anche Cass. n. 9126 del 2023; Cass. n. 21386 del 2023; Cass. n. 25551 del 2023 in motivazione) ha avuto

<sup>(1)</sup> V. la nota di C. TINCANI a p. 504.

modo di affermare che costituisce principio consolidato quello secondo il quale è configurabile un contratto di appalto di servizio di trasporto e non un semplice contratto di trasporto, allorché ci si trovi in presenza di una apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza e alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nell'assunzione dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore (Cass. n. 18751 del 2018 e i precedenti ivi richiamati). La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto o subtrasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dal contenuto formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico e onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni (v. Cass. n. 18751 del 2018 cit.). Si ricava che, al fine della configurabilità di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, occorre attribuire rilievo a una serie di elementi presuntivi rivelatori del carattere unitario delle prestazioni consistenti in una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, non limitato all'esecuzione di singole e sporadiche prestazioni di trasporto, ma volto all'esecuzione di un servizio di trasferimento di carattere continuativo.

In riferimento al caso in esame, le censure mosse dalla società ricorrente non appaiono idonee a scalfire sul punto l'impianto argomentativo che sorregge la decisione d'appello, risultando per quanto evidenziato corretta la valutazione di ritenuta coerenza del rapporto negoziale con lo schema contrattuale dell'appalto di servizi di trasporto, in presenza del riscontrato affidamento al vettore del compito di organizzare in modo autonomo l'esecuzione non di singoli e individuati trasporti, bensì dell'attività di trasporto complessivamente intesa, per la durata di un anno, rinnovabile di anno in anno, con tutti i servizi accessori connessi; attività continuativa da eseguirsi dall'appaltatore con propri mezzi e proprio personale, a fronte di un corrispettivo predeterminato, avvalendosi quindi della propria struttura organizzativa e imprenditoriale e con rischio a proprio carico.

Il riferimento all'art. 83-*bis*, d. l. n. 112/2008, non sposta la correttezza della soluzione raggiunta. L'art. 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno

2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, nella formulazione da ultimo modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, lett. B), della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che ha introdotto una responsabilità solidale del committente per i crediti vantati dai dipendenti del vettore, non è *ratione temporis* applicabile alla fattispecie oggetto di causa, in cui le differenze retributive sono richieste per il periodo ottobre 2011 - settembre 2014.

In ogni caso, l'art. 83 *bis* novellato non rende vana la distinzione tra contratto di trasporto e appalto di servizi di trasporto. Come già rilevato da questa Corte, il legislatore ha disciplinato in via autonoma la responsabilità solidale del committente per i crediti retributivi e contributivi dei dipendenti del vettore o del sub vettore nel corso del contratto di trasporto, modulandola in termini che si discostano dalle regole applicabili ai dipendenti dell'appaltatore. La responsabilità solidale del committente, contrassegnata dal più breve termine di decadenza di un anno, si raccorda all'omessa verifica della regolarità assicurativa e contributiva del vettore. Tale contegno non riveste, invece, alcun rilievo nel caso della responsabilità prevista dall'art. 29 del d. lgs. n. 276/2003 e disancorata dai coefficienti psicologici del dolo e della colpa (cfr. Cass. n. 25551 del 2023; Cass. n. 24981 del 2022).

Neppure appare pertinente il riferimento all'art. 1677 *bis* c. c., come novellato, da ultimo, dall'art. 37-*bis* del d. l. n. 36/2022, introdotto con la legge di conversione n. 79/2022, anch'esso non applicabile *ratione temporis* (risultando apoditticamente affermata la valenza di norma di interpretazione autentica del citato art. 37-*bis*) e, comunque, volto a disciplinare la "prestazione di due o più servizi di logistica" e a ribadire l'applicazione alle attività di trasferimento di cose delle norme sul contratto di trasporto di cose; senza che da tale previsione espressa possa desumersi alcuna esclusione in ordine alla configurabilità del contratto di appalto e all'operare della responsabilità solidale del committente, di cui all'art. 29, d. lgs. n. 276/2003.

La denuncia di violazione delle residue disposizioni di legge e dell'art. 11 del contratto collettivo applicato appare priva di pregio, non avendo il ricorrente neppure specificato quali affermazioni in diritto contenute nella sentenza impugnata si pongano in contrasto con le citate norme, essenzialmente richiamate con funzione di sostegno delle argomentazioni esposte. Con orientamento unanime si è chiarito che, con riferimento alla violazione e falsa applicazione di legge ai sensi dell'art. 360, comma 1, n. 3, c. p. c., il vizio va dedotto, a pena di inammissibilità, non solo con l'indicazione delle norme di diritto asseritamente violate

ma anche mediante la specifica indicazione delle affermazioni in diritto contenute nella sentenza impugnata che motivatamente si assumano in contrasto con le norme regolatrici della fattispecie e con l'interpretazione delle stesse fornita dalla giurisprudenza di legittimità o dalla prevalente dottrina, così da prospettare criticamente una valutazione comparativa fra opposte soluzioni, non risultando altrimenti consentito alla Suprema Corte di adempiere al proprio compito istituzionale di verificare il fondamento della denunziata violazione, e ciò rende privo di specificità il vizio denunciato (Cass. n. 287 del 2016; Cass. n. 635 del 2015; Cass. n. 25419 del 2014; Cass. n. 16038 del 2013; Cass. n. 3010 del 2012).

\* \* \*

### **Ancora sulla pretesa configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto.**

SOMMARIO: 1. Il caso. – 2. La pretesa esistenza dell'appalto di servizi di trasporto. – 3. Le conseguenze di tale tesi. – 4. Il contratto di logistica e la tutela dei dipendenti del vettore.

1. *Il caso* – La sentenza ha riproposto la questione della possibile configurazione di un contratto di appalto di servizi di trasporto. La decisione di merito aveva ravvisato una responsabilità solidale del vettore e del subvettore, ritenuti committente e appaltatore, ai sensi dell'art. 29, secondo comma, del d.lg. n. 276/2003, e aveva qualificato i rapporti come relativi a un appalto di servizi, nonostante le imprese avessero stipulato accordi di trasporto e di subtrasporto.

I negozi avrebbero affidato al subvettore una serie indeterminata di viaggi, per il loro numero e per i beni da trasferire, e ciò avrebbe creato una collaborazione destinata a durare, con modalità pianificate e per un corrispettivo predeterminato. Inoltre, sarebbero stati previsti altri servizi, alcuni accessori, quali la caricazione, la scaricazione, la numerazione dei colli e l'etichettatura delle merci, il loro controllo, la riscossione dei pagamenti con contrassegno; erano state configurate prestazioni con carattere autonomo, come l'effettuazione della pubblicità in favore della pretesa committente e la conservazione dei documenti in modalità telematica. Infine, il subvettore doveva provvedere alla raccolta, al trasferimento e alla distribuzione dei beni, avvalendosi della sua struttura.

Con l'impugnazione proposta davanti alla Suprema Corte si è sostenuto che le attività accessorie sarebbero state da ricondurre al trasporto e quelle di caricazione e di scaricazione al concetto di messa a disposizione della merce, ai sensi dell'art. 1678 c.c. Pertanto, la decisione impugnata avrebbe reso una «statuizione in contrasto con le norme del codice civile che definiscono e disciplinano il contratto di trasporto, disattendendo il d. lg. n. 286/2005 [...], di

modificazione dell'art. 83-*bis* del d. l. n. 112/2008, in tema di responsabilità solidale del mittente, nonché dall'art. 37-*bis* della l. n. 79/2022 di conversione del d. l. n. 36/2022, che ha modificato l'art. 1677-*bis* c.c. con riguardo al contratto di logistica» <sup>(1)</sup>. È stata contestata l'applicabilità dell'art. 29, secondo comma, del d.lg. n. 276/2003, poiché la specifica regolazione della responsabilità solidale del mittente imporrebbe una interpretazione restrittiva dello stesso art. 29, il quale non potrebbe essere invocato neppure nelle ipotesi di negozi di natura mista, come confermato dall'art. 1677-*bis* c.c.

La pronuncia in esame ha ribadito la pretesa sussistenza di un unitario negozio di appalto di servizi di trasporto, in quanto il vettore avrebbe dovuto organizzare in modo autonomo la «attività [...] complessivamente intesa, per la durata di un anno, rinnovabile di anno in anno, con tutti i servizi accessori connessi». Sarebbe «una attività continuativa da eseguirsi [...] con propri mezzi e proprio personale, a fronte di un corrispettivo predeterminato». Pertanto, l'art. 83-*bis* del d. l. n. 112/2008, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 133/2008, nella versione modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014, non sarebbe applicabile, poiché si riferirebbe ai debiti retributivi e contributivi del vettore o del subvettore relativi ai soli rapporti di trasporto. Si sarebbe dovuto applicare l'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 e non osterebbe neppure il recente art. 1677-*bis* c. c., dal momento che da tale previsione non si potrebbe desumere «alcuna esclusione in ordine alla configurabilità del contratto di appalto e all'operare della responsabilità solidale del committente» <sup>(2)</sup>.

Le conclusioni non sono condivisibili. La complessità e la continuità di una attività non possono portare a una diversa qualificazione del contratto.

2. *La pretesa esistenza dell'appalto di servizi di trasporto* – La giurisprudenza <sup>(3)</sup> riconosce un appalto di servizi di trasporto «qualora risulti pianificata, con una disciplina e un corrispettivo unitario e con l'apprestamento di idonea organizzazione da parte del vettore, l'effettuazione di una serie di viaggi aventi carattere continuativo, in vista del raggiungimento di un risultato complessivo rispondente alle esigenze del committente» <sup>(4)</sup>.

In sostanza, l'appalto si caratterizzerebbe per «la durata e per la costanza [...] delle prestazioni che, non essendo sporadiche ed episodiche, integrano un

---

<sup>(1)</sup> Così si esprime la sentenza in commento.

<sup>(2)</sup> Così si esprime la sentenza in commento.

<sup>(3)</sup> Cfr. Cass. 13 luglio 2018 n. 18751, in *Giur. it. mass* 2018; Cass. 29 luglio 2019 n. 20413, *ibid.*, 2019; 6 marzo 2020 n. 6449, *ibid.*, 2020; Cass. 31 marzo 2023 n. 9126, *ibid.*, 2023; Cass. 19 luglio 2023 n. 21386, *ibid.*, 2023.

<sup>(4)</sup> Cfr. Trib. Livorno 10 maggio 2016, in *Giur. it. mass.* 2016.

risultato» <sup>(5)</sup> unitario. Si avrebbe questo negozio «qualora le modalità di esecuzione e, in generale, il comportamento» solutorio fossero «tali da evidenziare, a prescindere dal contenuto formale dei contratti, un rapporto unico e onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni» <sup>(6)</sup>. Inoltre, il fatto che «il vettore non sia tenuto all'adempimento di significative prestazioni accessorie» non escluderebbe «la riconducibilità del rapporto all'appalto» <sup>(7)</sup>. In generale, i suoi indici rivelatori sarebbero «la molteplicità e la sistematicità dei trasferimenti, la pattuizione di un corrispettivo complessivo e l'assunzione dell'organizzazione e dei rischi da parte del vettore» <sup>(8)</sup>.

La costruzione non è convincente <sup>(9)</sup>, perché la contemplazione di più viaggi nello stesso programma negoziale non fa sorgere una attività diversa da quella di trasferimento, così da giustificare un differente inquadramento <sup>(10)</sup>; difatti, «da soli, i trasporti, pur determinati contrattualmente in maniera continuativa, non possono realizzare un risultato complessivo ulteriore rispetto alla loro sommatoria e assurgere a rango di appalto» <sup>(11)</sup>. Non è alterato lo schema causale e la particolare durata del rapporto e l'obbligo di effettuare più viaggi verso un corrispettivo globale non escludono che l'unica prestazione sia di trasporto.

Qualora, accanto alla programmazione di più trasferimenti, siano previste ulteriori attività, si può configurare un appalto, ma non di servizi di trasporto, perché, in tale schema organizzativo, le diverse prestazioni producono un risultato eccedente il mero trasferimento. Infatti, come parte della dottrina <sup>(12)</sup> ha messo in luce da tempo, lo stesso trasporto è stato ritenuto una specie di appalto, «qualificato da una prestazione tipica. Pertanto, quando l'*opus* [...] è

---

<sup>(5)</sup> Cfr. Trib. Bergamo 13 aprile 2017, in *Giur. it. mass.* 2017.

<sup>(6)</sup> Cfr. Trib. Milano 30 gennaio 2018, in *Giur. it. mass.* 2018.

<sup>(7)</sup> Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, in *Dir. mar.* 2016 107. Ma v. Trib. Milano 13 novembre 1995, in *Giur. it. rep.* 1995, secondo cui «il contratto di durata con il quale una impresa si impegna a eseguire più trasporti per conto di un altro soggetto, in difetto di previsione di ulteriori prestazioni, non costituisce appalto di servizi e deve intendersi disciplinato dalle norme in materia di trasporto».

<sup>(8)</sup> Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, cit.

<sup>(9)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2026, 138 ss., il quale considera acquisita la nozione di contratto di appalto e si realizzerebbe qualora assuma prevalenza l'aspetto organizzativo teso «alla garanzia del risultato»; in tale caso il contratto sarebbe atipico e misto e sulla base del criterio della combinazione si individuerrebbe «la disciplina legale dei tipi contrattuali cui corrispondono le singole prestazioni».

<sup>(10)</sup> Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2001, 43 ss.

<sup>(11)</sup> Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43 ss.. V. anche A. LA MATTINA, *Del trasporto*, Art. 1678 – 1702, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. Schlesinger, diretto da D. Busnelli, Milano, 2018, 34 ss.; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, nt. 73, 105.

<sup>(12)</sup> Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1993, 89 ss.

un trasporto (o una pluralità di trasporti, che è lo stesso), si avrà un contratto di trasporto e non di appalto; quando, poi, pur in presenza di prestazioni di trasporto, l'*opus* dedotto in contratto è diverso [...], si avrà un contratto di appalto, ma mai un [...] appalto di servizi di trasporto»<sup>(13)</sup>.

Nella pratica, questa costruzione è stata oggetto di vicende alterne. In passato, è stata utilizzata per l'elusione della disciplina sulle tariffe a forcella; infatti, fino all'entrata in vigore della l. n. 162/1993, la loro applicabilità era condizionata alla stipulazione del contratto di trasporto. Successivamente, la giurisprudenza<sup>(14)</sup> ha recuperato la figura dell'appalto per accordare tutela ai dipendenti del vettore, i quali si potrebbero avvalere della regolazione a loro più favorevole. L'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 contempla una responsabilità solidale del committente nei confronti dei prestatori di opere dell'appaltatore, in modo da accrescere la loro garanzia patrimoniale, poiché possono chiedere all'appaltante la corresponsione della loro remunerazione, oltre al pagamento dei contributi.

Più in generale, deve essere rivista la tesi tradizionale sul nesso del trasporto con l'appalto<sup>(15)</sup>, in quanto il primo ha una causa specifica<sup>(16)</sup>; è un trasferimento di beni nello spazio, rispetto a cui rileva il momento finale della riconsegna, per la posizione fondamentale del destinatario. Sono coinvolti tre soggetti e sono state proposte varie riflessioni sulla natura del negozio e del diritto dello stesso destinatario, tanto che, almeno per il trasferimento stradale, sono presenti oggi in Italia quattro teorie<sup>(17)</sup>.

---

<sup>(13)</sup> Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, loc. cit., 93 ss.

<sup>(14)</sup> Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, cit., 107.

<sup>(15)</sup> Cfr. D. RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. dir. civ. it.*, diretto da F. Vassalli, ed. IV, Torino, 1980, vol. VII, 20 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, Torino, 2006, 19 ss.

<sup>(16)</sup> Cfr. A. ASQUINI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, diretto da M. D'AMELIO - M. FINZI, Firenze, 1947, 87 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. Schlesinger, diretto da D. Busnelli, Milano, 2018, 124 ss.; M. IACUANIELLO BRUGGI - L. F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.*, fondata da W. Bigiavi, Torino, 1979, 389 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, in *Comm. cod. civ.* (a cura di A. Scialoja - G. Branca), poi a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1970, ed. II, 281 ss.

<sup>(17)</sup> Secondo una impostazione di derivazione giurisprudenziale, il contratto di trasporto sarebbe un contratto a favore di terzi; cfr. Cass. 15 maggio 2018, n. 11744, in *Giur. it. rep.* 2018; Cass. 15 luglio 2008, n. 19451, *ibid.*, 2008; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, cit., 174 ss.. Per una altra tesi, il contratto di trasporto sarebbe riconducibile alla delegazione di pagamento; cfr. G. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980, 53 ss.; secondo una più recente idea, sarebbe riconducibile a una cessione del contratto; v. C. ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2008, 135 ss.; secondo una altra impostazione, si dovrebbe richiamare una cessione di credito; cfr. C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012, 83 ss..

Ricondurre all'appalto il trasporto non è convincente, perché non aiuta nella comprensione della causa del secondo negozio e crea una inesistente priorità del primo. Tuttavia, in nessun modo l'effettuazione di un servizio con una organizzazione di impresa rimanda in via necessaria all'appalto, dal momento che il trasporto non ne è una specie, ma ricorrono due fattispecie per intero separate. Infatti, in una l'elemento fondamentale è il diritto del destinatario, mentre nell'altra le parti sono due e il problema non si pone. L'affermazione tradizionale deve essere accantonata e, anzi, non aiuta la corretta ricostruzione, come accade con l'infondata tesi giurisprudenziale qui in esame <sup>(18)</sup>.

3. *Le conseguenze di tale tesi* – Vista l'inesistenza del contratto di appalto di servizi di trasporto, si sarebbe dovuto applicare l'art. 83-bis del d. l. n. 112/2008, convertito con modificazioni dalla l. n. 133/2008, come integrato dall'art. 1, commi duecentoquarantasette e duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014; tale disposizione ha previsto una responsabilità solidale del mittente nei confronti dei dipendenti del vettore, datore di lavoro, con l'intento di riconoscere il differente trattamento sancito in tema di appalto.

Però, non vi è identità tra le due discipline. In modo diverso, l'art. 83-bis introduce un possibile esonero dalla responsabilità solidale per il mittente. Difatti, prima della conclusione del contratto, deve verificare che il trasportatore abbia adempiuto agli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi. In particolare, dopo il 16 luglio 2015, il caricatore deve accedere a un «apposito portale dell'autotrasporto» e scaricare «la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento dei servizi» <sup>(19)</sup>. L'art. 83 bis ha sollevato subito dubbi. Infatti, la «qualificazione di regolarità» consente di stabilire se siano stati pagati i contributi previdenziali e i premi assicurativi, ma non le retribuzioni. Ci si è chiesti <sup>(20)</sup> se tale esame preliminare faccia venire meno la responsabilità solidale anche a questo ultimo riguardo. Poi, tale controllo sarebbe limitato al momento della conclusione del contratto e, pertanto, manca un sistema che garantisca la conoscenza sul versamento dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi durante il rapporto, anche se «tale vuoto di tutela è colmato in via indiretta», in quanto il mittente «non stipulerà un contratto [...] con il vettore

---

<sup>(18)</sup> Cfr. Cass. 17 ottobre 1992 n. 11430, in *Giur. it. mass.* 1992; Trib. Milano 5 febbraio 2015, *ibid.*, 2015; Trib. Genova 9 marzo 2016, *ibid.*, 2016.

<sup>(19)</sup> Così si esprime l'art. 83 bis, comma quarto *ter*, del d. l. n. 112/2008.

<sup>(20)</sup> Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1065 ss.; G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. rel. ind.* 2015, 254 ss., secondo i quali la verifica di regolarità contributiva non farebbe andare esente il committente dalla responsabilità solidale anche per il pagamento delle retribuzioni. In senso contrario, v. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 204 ss.; M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Dir. trasp.* 2015, 366 ss.

che [...] risulti irregolare, perché non beneficerebbe dell'esonero dalla responsabilità» <sup>(21)</sup>.

Infine, non vi è alcuna ragione per cui l'art. 83-*bis* abbia previsto un termine di decadenza di un anno e non di due, come imposto dall'art. 29, a proposito dell'appalto <sup>(22)</sup>. Si potrebbe giustificare tale scelta se la prima disposizione si applicasse solo qualora il vettore e il caricatore avessero definito un singolo viaggio; infatti, sarebbe eccessivo protrarre l'incertezza per due anni <sup>(23)</sup>. Però, tale rilievo perde di consistenza se si considera che l'art. 83-*bis* può riguardare rapporti concernenti più trasferimenti <sup>(24)</sup>.

Non vi è una ragione sistematica per cui il nostro legislatore avrebbe dovuto prevedere discipline differenti per i dipendenti delle imprese dedite all'appalto e per quelle dei trasportatori, ma questa soluzione prescrittiva non è superabile in via interpretativa. In casi come quello affrontato dalla decisione in esame, opera l'art. 83-*bis*, con un esito paradossale qualora il vettore si obblighi a eseguire anche servizi di magazzinaggio, di imballaggio, di preparazione dei beni e di loro adattamento in previsione della distribuzione; difatti, i dipendenti dediti a tali funzioni, antecedenti o successive al trasferimento, sono protetti dall'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003. Invece, quelli addetti al trasporto, cioè gli autisti, sono tutelati dall'art. 83-*bis*. Per entrambe le discipline, il committente e il caricatore sono responsabili in solido, ma opera l'esonero solo ai sensi dell'art. 83-*bis*, comma quarto-*ter*. A maggiore ragione, la soluzione è irrazionale se si considera che la giurisprudenza costituzionale <sup>(25)</sup> ha esteso l'efficacia dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 fuori dai limiti dell'appalto e, in particolare, alla subfornitura e ai relativi addetti.

---

<sup>(21)</sup> Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1066 ss.

<sup>(22)</sup> Per una diversa impostazione, cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 139 ss., «il problema della responsabilità solidale del committente in relazione alle prestazioni retributive, tributarie e contributive relative ai dipendenti, dovute dal vettore – appaltatore e dagli eventuali subvettori – subappaltatori [...] è stato risolto con l'applicazione della norma di maggiore rigore per il committente, propria del contratto di appalto rispetto a quella di trasporto (art. 1676 cod. civ.; art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003, e ciò è corretto, ricollegandosi tale applicazione agli aspetti generali organizzativi del contratto».

<sup>(23)</sup> Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1076 ss.

<sup>(24)</sup> Cfr. D. CASCIANO, *La responsabilità solidale del committente nel contratto di auto-transporto di cose per conto terzi*, in *Dir. trasp.* 2017, 898 ss.. Ma v. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 204 ss., secondo il quale il termine si giustificerebbe per la prescrizione breve di un anno prevista dall'art. 2951 c. c. per i diritti derivanti dal contratto di trasporto. La soluzione non è convincente, perché tale regime non si applica alle retribuzioni e ai contributi, invece, soggetti al regime prescrizione dei crediti di lavoro.

<sup>(25)</sup> Cfr. Corte Cost. 6 dicembre 2017 n. 254, in *Riv. it. dir. lav.* II/2018, 242 ss.

Inoltre, se si riconoscesse il sussistere dell'appalto di servizi di trasporto, si giungerebbe all'esito paradossale per cui i dipendenti del vettore che stipuli un solo contratto sarebbero tutelati dall'art. 83-*bis*, mentre gli autisti di chi si impegnino a eseguire più viaggi nello stesso programma negoziale potrebbero invocare l'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003, con una disparità di trattamento non giustificata, data la medesima natura delle prestazioni.

4. *Il contratto di logistica e la tutela dei dipendenti del vettore* – L'ulteriore corollario dell'impostazione preferibile, che esclude l'esistenza dell'appalto di servizi di trasporto, è l'applicazione dell'art. 1677-*bis* c.c. con riferimento alle prestazioni non accessorie. La logistica è un contratto misto la cui causa è da ricostruire sulla base del criterio dell'assorbimento <sup>(26)</sup>; quindi, è un negozio costituito da elementi di fattispecie tipiche diverse, con una causa unica, regolato dalla disciplina del tipo prevalente, con l'applicazione di norme relative a profili del negozio non assorbente <sup>(27)</sup>, se compatibili. Le operazioni di logistica comprendono la raccolta, l'assemblaggio, la preparazione, l'imballaggio e la distribuzione del prodotto. Il trasporto è il segmento o iniziale o finale di tale processo e, sebbene importante, ha una funzione accessoria e parziale rispetto alla complessa attività che lo precede o lo segue. Pertanto, la regolazione prevalente è quella dell'appalto di servizi e le disposizioni sul trasporto operano per i profili a esso inerenti <sup>(28)</sup>, purché compatibili con le previsioni sull'appalto.

La soluzione salvaguarda la specifica regolazione del trasporto, in particolare di quello stradale, interno o internazionale, consentendo l'applicazione della corrispondente disciplina. Se mai, come già rilevato, i problemi principali derivano dall'irrazionale presenza di due sistemi regolativi a proposito della

---

<sup>(26)</sup> Cfr. Trib. Savona 8 maggio 2013, in *Contr.* 2013, 700; App. Firenze 14 giugno 2012, in *Giur. it. mass.* 2012; Trib. Bari 31 maggio 2012, *ibid.*, 2012.

<sup>(27)</sup> Cfr. Cass. 17 novembre 2010 n. 23211, in *Contr.* 2011, 61. Trib. Napoli 7 maggio 2021, n. 4347, in *Giur. it. rep.* 2021; Trib. Parma 3 luglio 2013, n. 985, *ibid.*, 2013, secondo cui il negozio di logistica è «una figura atipica mista, contenente in sé gli elementi di varie fattispecie [...], per cui la prestazione [...] caratterizzante [...] determina la disciplina applicabile». Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2022, 1119 ss., secondo cui «il contratto di logistica dovrebbe essere disciplinato dalle norme regolanti il tipo nominato nella cui rete sono attratti gli elementi prevalenti. Ciò, si ha lo scrupolo di precisare, non precluderebbe in astratto l'applicazione degli statuti attinenti agli altri interessi secondari, a condizione che siano compatibili con le regole relative al contratto [...] che dà l'intonazione all'intera operazione economica». Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, in *Lav. giur.* 2023, 365 ss., secondo cui «non sono mancate le decisioni che hanno mediato il carattere dell'assorbimento con quello della combinazione, ritagliando uno spazio residuale per la [...] disciplina degli altri contratti idonei a connotare alcuni segmenti del programma negoziale concordato [...], entro il limite della compatibilità con la disciplina tipica del contratto prevalente».

<sup>(28)</sup> Cfr. Cass. 27 luglio 2022 n. 6625, in *Giur. it. mass.* 2022.

responsabilità del committente per i comportamenti tenuti dal vettore o dall'appaltatore, con riguardo ai loro rispettivi dipendenti. Salvo un intervento sul piano costituzionale, questa discrasia emerge con particolare evidenza nell'ambito del contratto di logistica, perché i lavoratori subordinati dipendono spesso dalla stessa impresa e la differenza è solo nella qualificazione delle componenti di un negozio unitario, a causa mista, con un esito di evidente irrazionalità.

L'impostazione è stata confermata dall'art. 1, comma ottocentodiciannovesimo, della l. n. 234/2021, che ha inserito nel capo settimo del libro quarto del Codice civile l'art. 1677-*bis* c.c., secondo cui, qualora l'appalto abbia per oggetto la prestazione di servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, al trasferimento si applicano le norme relative al trasporto, in quanto compatibili.

La prescrizione ometteva qualsiasi riferimento alla nozione di logistica, sebbene riguardasse proprio tale fattispecie; difatti, ne coglie l'elemento fondamentale. Non a caso, l'art. 1677-*bis* c.c. è previsione di chiusura della disciplina relativa. Al contempo, la disposizione mette in evidenza come confluiscono in tale schema negoziale prestazioni eterogenee, tra le quali il trasporto, con l'applicazione in tale ultima ipotesi delle connesse previsioni, se non incompatibili con quelle sull'appalto.

L'art. 1677-*bis* c.c. ha subito un lieve cambiamento, in forza dell'art. 37-*bis*, comma primo, del d. l. n. 36/2022, convertito con modificazioni dalla l. n. 79/2022, e si sono definiti i servizi oggetto dell'appalto come di logistica, con la conferma dell'intenzione di regolare tale accordo. La trasformazione è di scarso rilievo, perché, fino dall'inizio e cioè dalla legge di bilancio per il 2022, era chiaro l'obiettivo prescrittivo, per una volta espresso con precisione concettuale. Se mai, la norma è una mera reiterazione di conclusioni alle quali si sarebbe potuti giungere sul piano teorico. Piuttosto, non si occupa della responsabilità solidale del committente per i crediti dei dipendenti dell'appaltatore e dei vettori. Questo è inspiegabile, poiché era il vero problema da affrontare, mentre la questione resta insoluta.



# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 13 FEBBRAIO 2026 N. 3268**

Pres. GRAZIOSI - Rel. GIRALDI

*Gfs International Ltd (avv. M. M. Lazar) c. Ignazio Messina & C. S.p.A. (avv. A. Carlevaro, P. M. Palandri e M. Scapinello), Thermocar S.r.l. (avv. F. Alberici e G. Soave) e Gebr. Heinemann Se & Co KG*

**Trasporto di cose – Trasporto marittimo internazionale – Termine di decadenza per la proposizione dell'azione – Negoziazione assistita – Invito ex art. 8 d.l. n. 132 del 2014 – Impedimento della decadenza – Conseguenze – Decorrenza di un nuovo termine integrale di decadenza – Esclusione – Proposizione dell'azione giudiziale entro trenta giorni – Necessità.**



**RIASSUNTO DEI FATTI** – La GFS International Ltd. conveniva in giudizio la Ignazio Messina & C., cui aveva commissionato un trasporto di merce da Genova fino a Tripoli, per ottenere il risarcimento del danno subito a seguito della mancata restituzione delle polizze di carico che avrebbero consentito l'incasso del corrispettivo della merce, rimasto invece precluso. Il tribunale di Genova respingeva la domanda, proposta un anno e sette mesi dopo la riconsegna della merce, per essere trascorso il termine di decadenza annuale previsto all'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 come modificato dal Protocollo di Visby nel 1968. La Corte d'appello di Genova confermava la sentenza di primo grado. Ricorreva per cassazione la Gfs International Ltd sostenendo che, essendo stata senza successo tentata la negoziazione assistita, la proposizione dell'azione era tempestiva, in quanto dalla data di invio dell'invito alla negoziazione assistita era tornato a decorrere un nuovo termine annuale di decadenza.

*In tema di negoziazione assistita, l'impedimento della decadenza derivante dalla comunicazione dell'invito alla negoziazione assistita ex art. 8 del d.l. n. 132 del 2014 (conv. con modif. dalla l. n. 162 del 2014) non genera un nuovo termine integrale di decadenza ma implica che l'azione giudiziale debba essere proposta nel termine di trenta giorni di cui all'art. 4, comma 1, dello stesso decreto, decorrente dal rifiuto o dalla mancata accettazione nel termine dell'invito suddetto ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati. (Nella specie, la S.C. ha confermato la sentenza di merito che aveva escluso che la comunicazione della volontà di non aderire all'invito alla negoziazione assistita, da parte del vettore, valesse a far decorrere un nuovo termine annuale di*

*decadenza ex art. 3, par. 6, della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924*) <sup>(1)</sup>.

1. Con l'unico motivo la ricorrente denuncia, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3 c.p.c. violazione e/o falsa applicazione dell'art. 8 del d.l. 132/2014 – convertito con modifiche in l.10 novembre 2016 n. 261 –.

1.1. Questa norma così recita: «dal momento della comunicazione dell'invito a concludere una convenzione di negoziazione assistita ovvero della sottoscrizione della convenzione si producono sulla prescrizione gli effetti della domanda giudiziale. Dalla stessa data è impedita, per una sola volta, la decadenza, ma se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'articolo 4, comma 1, la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

L'invocato articolo 4, comma 1, si riferisce a trenta giorni dalla ricezione o dal rifiuto dell'invito a stipulare convenzione.

1.2 La Corte d'appello ha ritenuto che l'impedimento della decadenza derivante dalla comunicazione dell'invito alla negoziazione assistita, seguita dal rifiuto o, alternativamente, dalla mancata accettazione nel termine di trenta giorni o dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati, non generi un nuovo termine integrale di decadenza, bensì che l'azione giudiziale debba essere proposta nel termine di decadenza di trenta giorni di cui all'art. 4, comma 1, cit. decorrente dal rifiuto o dalla mancata accettazione o dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati.

Nel caso in esame, risulta che la merce è stata consegnata al porto di Tripoli in data 24 giugno 2014, l'invito alla negoziazione assistita è stato respinto da Ignazio Messina & C. con raccomandata in data 8 aprile 2015 ed il ricorso introduttivo del giudizio innanzi al Tribunale di Genova è stato depositato in data 18 febbraio 2016.

1.2. Va ricordato che, con riferimento al rapporto di specie, trova applicazione la Convenzione 25 agosto 1924 di Bruxelles, in base alla modifica apportata dall'art. 1, comma 2, del Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968, che rende applicabile la normativa speciale a “qualsiasi responsabilità relativa alla merce”, e che la predetta convenzione

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di E. FOGLIANI, a p. 516.

è stata ritenuta applicabile dai giudici di merito anche non risultando provato che la Libia, paese di destinazione della merce, vi avesse aderito. L'art. 5 del Protocollo 1984, riversato nella legge 12 giugno 1984 n. 243, con il quale veniva modificato l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles, prevede infatti l'applicabilità della medesima alle polizze di carico relative ad un trasporto merci tra porti appartenenti a due Stati diversi, prescindendo dall'adesione di entrambi alla Convenzione. L'art. 5 citato stabilisce, infatti, che le disposizioni della Convenzione si applichino ad ogni polizza di carico relativa ad un trasporto di merci tra porti appartenenti a due Stati diversi, quando: «a) La polizza di carico sia stata emessa in uno Stato contraente; b) il trasporto abbia avuto luogo con partenza da un porto di uno Stato contraente; c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione o di ogni altra legislazione che le applica o dà loro efficacia regoleranno il contratto, qualunque sia la nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di ogni altra persona interessata. Ogni Stato Contraente applicherà le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico sopracitate. Il presente articolo non pregiudica il diritto di uno Stato Contraente di applicare le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico non previste dai commi precedenti».

1.3. La Corte territoriale, rilevato che il termine di cui all'art. 3 paragrafo 6 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 è termine di decadenza (in tal senso citando Cass. n. 5357/1987; ma cfr. pure Cass. 2798/1969), qualificazione non controversa in questa sede, ha ritenuto appunto fondata l'eccezione tempestivamente proposta da Ignazio Messina & C. per essere stato instaurato dall'appellante il giudizio, *ex art. 702 bis c.p.c.*, decorsi ben dieci mesi dalla data di comunicazione della volontà di non aderire all'invito alla negoziazione da parte dell'appellata Ignazio Messina & C. e quindi ampiamente oltrepassando il termine di 30 giorni *ut supra* evidenziato.

Quanto si è illustrato, riassumendo il contenuto del motivo, dimostra chiaramente la fondatezza della sua scelta interpretativa e della conseguente applicazione.

Il passaggio interpretativo contestato riguarda la precisazione di cui all'art. 8 citato relativa al fatto che «se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'art. 4, comma 1 (ovvero trenta giorni dalla ricezione), la domanda giudiziale deve essere proposta, entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

La Corte d'appello sul punto ha correttamente escluso che per effetto dell'invito a controparte a stipulare un accordo di negoziazione assistita decorra un termine di decadenza per proporre la domanda che sia nuovo e pari a quello applicabile al rapporto sottostante – un anno – seguendo invece – come induce la sua netta inequivocità – la formula testuale per cui la domanda deve essere proposta nel ‘medesimo termine’ di cui all'art. 4 comma 1, ha individuato tale termine nel termine di trenta giorni dal rifiuto della parte, comunicato alla controparte, di stipulare l'accordo di negoziazione assistita, interpretando con esattezza il combinato disposto generato dagli art. 4 e 8.

Invero, è del tutto evidente che il termine di cui all'art 4 comma 1, attinente al tempo per accettare o rifiutare l'invito alla negoziazione, è il termine di trenta giorni. Una tale interpretazione non si pone neppure in contrasto con quanto deciso in tema di mediazione da S.U. 17781/2013, considerata la diversa natura del procedimento di mediazione che si svolge innanzi ad un soggetto terzo quale mediatore delle contrapposte posizioni delle parti.

\* \* \*

### **Negoziazione assistita e decadenza dall'azione nelle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti.**

SOMMARIO: 1. La norma sulla negoziazione assistita. – 2. Le possibili interpretazioni della norma. – 3. La negoziazione assistita e le convenzioni internazionali di diritto dei trasporti. – 4. Le possibilità di utilizzo strumentale della negoziazione assistita.

1. *La norma sulla negoziazione assistita* – L'ordinanza 3268/2026 che si annota interviene sul tema dell'applicazione delle norme sulla negoziazione assistita alle azioni giudiziarie relative ai contratti di trasporto internazionali, e più in precisamente su quelli di trasporto marittimo retti dalle regole dell'Aja – Visby.

La pronuncia offre lo spunto per evidenziare come l'introduzione nel nostro ordinamento di norme frettolosamente redatte senza valutarne i riflessi su altre norme vigenti spesso comporti contrasti giurisprudenziali anche a livello di giurisprudenza di legittimità, oltre che conseguenze applicative pratiche poco prevedibili.

Nel nostro caso, la norma in questione è l'art. 8 del d.l. 132/2014 <sup>(1)</sup>, che, fra le altre cose, ha introdotto nel nostro ordinamento la cosiddetta negoziazione

---

<sup>(1)</sup> D.l. 12 settembre 2014 n. 132, *Misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile*, convertito con modificazioni dalla l. 10 novembre 2014 n. 162.

assistita ed ha stabilito l'obbligo di ricorrere ad essa prima di poter proporre innanzi alla magistratura, fra le altre, domande di risarcimento del danno sino ad Euro 50.000,00 <sup>(2)</sup>. L'obbligo di negoziazione assistita è stato poi successivamente esteso alle controversie in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto, indipendentemente dal loro valore <sup>(3)</sup>.

L'intenzione del legislatore era quella di equiparare la richiesta di negoziazione assistita alla proposizione della domanda giudiziale in relazione alla prescrizione del diritto o alla decadenza dall'azione o dal diritto <sup>(4)</sup>. Se non che, nel momento di specificare gli effetti del rifiuto di partecipare alla negoziazione assistita o della mancata accettazione dell'invito nel termine di trenta giorni <sup>(5)</sup>, la norma si è limitata ad affermare che «la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati» <sup>(6)</sup>.

---

<sup>(2)</sup> Art. 3.1 del d.l. 132/2014. Le controversie di valore indeterminato non sono soggette all'obbligo di negoziazione assistita (Trib. Verona ord. 25 giugno 2015).

<sup>(3)</sup> Art. 1, comma 249 della l. 23 dicembre 2014 n. 190. Si tratta di una fra le tante disposizioni eterogenee contenute nella finanziaria del 2014, composta da un unico articolo contenente ben 735 commi trattanti le più disparate materie. Ricordiamo che la stessa legge, ai commi 247 e 248 dell'art. 1, ha apportato notevoli modifiche alla disciplina dell'autotrasporto nazionale ed al sub trasporto, modificando (comma 247 dell'art. 1) il d.l. 21 novembre 2005 n. 286 e (comma 248 dell'art. 1), il d.l. 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla l. 6 agosto 2008 n. 133. Sull'obbligatorietà della negoziazione assistita anche in tema di subtrasporto, Trib. Verona ord. 24 novembre 2017. Non è però obbligatoria per l'azione diretta del subvettore nei confronti del committente (art. 7 *ter* del d.lgs. n. 286/2005). La negoziazione assistita non è obbligatoria anche nel caso di contratti di trasporto in cui una delle parti è un consumatore, in quanto ciò sarebbe in contrasto con la normativa dalla direttiva 2013/11/EU del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2013 sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori (Trib. Genova ord. 27 aprile 2017).

<sup>(4)</sup> Riportiamo, per comodità del lettore, il testo completo del suddetto art. 8 del d.l. 132/2014: «Dal momento della comunicazione dell'invito a concludere una convenzione di negoziazione assistita ovvero della sottoscrizione della convenzione si producono sulla prescrizione gli effetti della domanda giudiziale. Dalla stessa data è impedita, per una sola volta, la decadenza, ma se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'articolo 4, comma 1, la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

<sup>(5)</sup> Il termine di trenta giorni è previsto all'art. 4.1 del d.l. 132/2014. Anche in questo caso la norma avrebbe potuto essere più precisa, in quanto essa non parla di termine di decadenza, ma specifica solo che «l'invito a stipulare la convenzione deve indicare l'oggetto della controversia e contenere l'avvertimento che la mancata risposta all'invito entro trenta giorni dalla ricezione o il suo rifiuto può essere valutato dal giudice ai fini delle spese del giudizio e di quanto previsto dagli articoli 96, primo, secondo e terzo comma, e 642, primo comma, del codice di procedura civile».

<sup>(6)</sup> Art. 8 del d.l. 132/2014.

2. *Le possibili interpretazioni della norma* – L'interpretazione che in italiano appare più corretta è che «il medesimo termine di decadenza» si riferisca al termine di decadenza dall'azione (se esistente per quel tipo di azione giudiziaria) che è stato impedito dall'invito alla negoziazione assistita; e tale interpretazione è stata accolta da alcuni giudici di merito <sup>(7)</sup>. Altri giudici di merito <sup>(8)</sup> invece hanno accolto l'interpretazione secondo la quale il termine di decadenza sarebbe di trenta giorni; interpretazione fatta propria dall'ordinanza 3268/2026 che si annota.

Quest'ultima ha ritenuto che il termine di decadenza entro il quale proporre l'azione nel caso di rifiuto o esito negativo della negoziazione assistita non sia quello originariamente previsto per il tipo di azione che l'attore desidera intraprendere, ma quello di 30 giorni previsto dall'art. 4.1 del d.l. 132/2014.

3. *La negoziazione assistita e le convenzioni internazionali di diritto dei trasporti* – Tale interpretazione forza evidentemente la lettera della norma, ma è l'unica che consente ragionevolmente di applicarla alle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti che prevedono un termine di decadenza dell'azione <sup>(9)</sup>. Il ricorrente sosteneva infatti che dal rifiuto di partecipare alla negoziazione assistita sarebbe decorso nuovamente il termine di decadenza annuale previsto dalle regole dell'Aja-Visby, e che quindi la propria azione giudiziaria, introdotta un anno e otto mesi dopo l'arrivo a destinazione della nave, fosse tempestiva <sup>(10)</sup>. Un'applicazione di tale interpretazione alle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti porterebbe di fatto ad un'espansione incontrollata del termine di decadenza, che potrebbe raggiungere quasi il doppio del termine previsto da ciascuna convenzione internazionale.

L'interpretazione data dall'ordinanza 3268/2026, se ha da un lato l'aspetto positivo che il termine di decadenza dell'azione non può essere eccessivamente

---

<sup>(7)</sup> Trib. Milano 21 luglio 2021 n. 6370, confermata da App. Milano 1° febbraio 2023 n. 341.

<sup>(8)</sup> Trib. Venezia 16 dicembre 2024 n. 667.

<sup>(9)</sup> Fra queste ricordiamo, oltre alle regole dell'Aja-Visby applicabili nel caso di specie (termine di decadenza: un anno, art. III.6), la convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo (due anni, art. 35), la convenzione d'Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri (tre o cinque anni, art. 16.3), la convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale (due anni, art. 25). Secondo il tribunale di Verona (ordinanza 13 aprile 2018) l'obbligo di negoziazione assistita non si applica ai trasporti regolati dalla C.m.r., in quanto l'art. 31 «prevede la facoltà dell'attore di adire "liberamente" il Giudice del luogo di carico della merce (comma 1, lett. b), senza che il suo esercizio possa ritenersi condizionato al previo esperimento dell'invito alla negoziazione assistita, non applicabile ai trasporti in c.m.r.».

<sup>(10)</sup> Si noti che la stessa formulazione dell'art. 8 del d.l. 132/2014 è contraddittoria, in quanto prima si parla di *invito non accettato o rifiutato*, mentre nell'ultima parte dell'articolo si parla di «termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

allungato oltre a quello previsto dalla convenzione di diritto dei trasporti applicabile <sup>(11)</sup>, ha dall'altro l'aspetto negativo che detto termine può essere notevolmente accorciato rispetto a quello previsto da una convenzione di diritto dei trasporti. Se infatti chi richiede il risarcimento invita alla negoziazione assistita appena dopo la constatazione del danno e l'invito è rifiutato, il termine di decadenza a suo favore non sarà più quello previsto dalla convenzione applicabile, ma uno diverso molto più corto <sup>(12)</sup>.

4. *Le possibilità di utilizzo strumentale della negoziazione assistita* – Ciò potrebbe essere strumentalmente utilizzato anche da un vettore che, conscio del danno e della sua responsabilità, intenda rendere il più difficile possibile l'azione dell'avente diritto al risarcimento. Le norme sulla negoziazione assistita non prevedono che essa debba essere introdotta necessariamente da chi richiede il risarcimento, sicché il responsabile del danno potrebbe immediatamente invitare l'altra parte alla negoziazione e non raggiungere alcun accordo; col risultato di ridurre al minimo il termine di decadenza per l'azione di chi pretende il risarcimento.

La questione potrebbe essere risolta con un semplice intervento normativo che modifichi l'art. 8 del d.l. 132/2014, specificando che nel caso in cui la normativa applicabile al trasporto preveda un termine di decadenza dall'azione, nel caso di rifiuto della negoziazione assistita, di mancata accettazione nel termine o di dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati, il termine di decadenza dall'azione rimanga quello previsto dalla normativa applicabile. Solo nel caso in cui il rifiuto della negoziazione assistita, la mancata accettazione nel termine o la dichiarazione di mancato accordo avvenissero meno di trenta giorni prima della scadenza del termine di decadenza, quest'ultimo verrebbe prorogato in modo da scadere trenta giorni dopo il rifiuto della negoziazione assistita, la mancata accettazione nel termine o la dichiarazione di mancato accordo.

ENZO FOGLIANI

---

<sup>(11)</sup> Nel caso estremo in cui la mancata risposta all'invito o il rifiuto alla negoziazione avvengano il giorno prima del compiersi del termine di decadenza previsto dalla convenzione, il termine si allungherà al massimo di trenta giorni.

<sup>(12)</sup> A esempio, nel caso di trasporto soggetto alle regole dell'Aja-Visby, un invito alla negoziazione assistita presentato un mese dopo la riconsegna della merce (o della data in cui avrebbe dovuto essere riconsegnata) che sia rifiutato dalla controparte comporta un termine di decadenza dall'azione di tre mesi anziché di un anno.



# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

TRIBUNALE DI CIVITAVECCHIA 13 APRILE 2026

Pres. est. SODANI

*Aerolineas Argentinas S.A. (avv. M. De Rossi e M. Ghisalberti) c.  
Alitalia SAI S.p.A. in amministrazione straordinaria (avv. C. De Marzi) e Generali Italia  
S.p.A. (avv. E. Fogliani)*

**Ausiliari del trasporto – Trasporto aereo – Servizi di assistenza a terra – Contratto di handling – Standard Ground Handling Agreement – Danno all'aeromobile – Danni consequenziali – Colpa grave – Condotta temeraria con previsione dell'evento.**



RIASSUNTO DEI FATTI – Aerolineas Argentinas S.A. citò in giudizio Alitalia SAI S.p.A. in amministrazione straordinaria e Generali Italia S.p.A. per ottenere il risarcimento dei danni subiti da un proprio aeromobile durante le operazioni di rifornimento e carico presso l'aeroporto di Roma Fiumicino a causa di una collisione con un mezzo addetto ai servizi di rampa dell'handler Alitalia. Il rapporto tra vettore e *handler* era regolato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement, versione 2013. Con la propria domanda, l'attrice chiese il ristoro integrale dei danni, comprendenti i costi di riparazione, le spese connesse alla sostituzione delle parti danneggiate, i costi per equipaggio e passeggeri, il lucro cessante da mancato utilizzo dell'aeromobile e il danno all'immagine.

*Nel contratto di handling aeroportuale regolato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement, la società di handling risponde, ai sensi dell'art. 8.5 SGHA, della sola perdita materiale o del danno fisico all'aeromobile del vettore causati da un proprio atto od omissione colposa, restando esclusa la risarcibilità delle perdite o dei danni consequenziali, salvo che l'azione od omissione sia stata compiuta con l'intento di causare il danno ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato, non essendo a tal fine sufficiente la mera colpa grave dell'operatore <sup>(1)</sup>.*

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE – 7. È pacifico che il rapporto tra Aerolineas Argentinas sa e Alitalia Sai spa in amministrazione straordi-

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di A. SANAPÒ, a p. 524.

naria viene regolato e disciplinato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA) versione 2013, sottoscritto dalle parti il 14.01.2019.

In particolare, l'art. 8.1 delle condizioni SGHA prevede che, salvo quanto previsto negli articoli 8.5 e 8.6, il vettore non può proporre alcuna domanda nei confronti della società di handling e la terrà indenne da qualsiasi responsabilità legale derivante da pretese o azioni giudiziarie, incluse le spese e i costi accessori ad esse connessi, in relazione a: (a) ritardo, lesioni o morte di persone trasportate o da trasportare dal vettore; (b) lesioni o morte di qualsiasi dipendente del vettore; (c) danni, ritardo o perdita di bagagli, merci o posta trasportati o da trasportare dal vettore; e in particolare per quel che rileva nella presente controversia (d) danni o perdita di beni di proprietà del vettore o da esso gestiti, o gestiti per suo conto, nonché qualsiasi perdita o danno consequenziale, derivanti da un'azione od omissione della società di handling nell'esecuzione del presente accordo, facendo tuttavia il caso in cui tali azioni od omissioni siano state compiute con l'intento di causare danni, morte, ritardo, lesioni o perdite, ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati.

L'art. 8.5 aggiunge, tuttavia, che, nonostante e in deroga a quanto previsto nell'articolo 8.1 (lett. d), la società di handling manleverà il vettore da «qualsiasi perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» del vettore causati da un atto od omissione colposa della società di handling, fermo restando che la responsabilità della società di handling sarà limitata a tale perdita o danno all'aeromobile del vettore per un importo non superiore al livello della franchigia previsto dalla polizza Hull All Risk del Vettore, il quale non potrà in alcun caso eccedere USD 1.500.000; resta inteso, tuttavia, che le perdite o i danni relativi a qualsiasi singolo sinistro di importo inferiore a USD 3.000 non saranno indennizzati.

Il tenore di quest'ultima disposizione è quello di introdurre una ipotesi di risarcibilità nel caso di cui alla lett. d) dell'art. 8.1, anche in assenza di colpa temeraria e consapevolezza della probabilità di verificazione dell'evento, ma ciò solo per le tipologie di danni definiti «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» e senza menzionare le altre tipologie di danno che l'art. 8.1 lett. d) indica in termini «di qualsiasi perdita o danno consequenziale». Ed infatti, il secondo comma dell'art. 8.5 afferma espressamente che l'art. 8.5 non incide, né pregiudica la portata generale delle disposizioni del dell'art. 8.1, ivi incluso il principio secondo cui il vettore non proporrà alcuna domanda nei confronti della società di handling e la terrà indenne da qualsiasi responsabilità in relazione a qualsivoglia perdita o danno consequenziale, comunque

originatisi. Il secondo comma, quindi, va inteso nel senso che rimane ferma la non risarcibilità dei danni diversi da perdita materiale o danno fisico all'aeromobile e quindi di quelli consistenti «di qualsiasi perdita o danno consequenziale», fatto salvo, in quanto costituente clausola finale dell'art. 8.1 che ricorra «il caso in cui tali azioni od omissioni siano state compiute con l'intento di causare danni, morte, ritardo, lesioni o perdite, ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati», perché in tale ipotesi il risarcimento è integrale.

8. Ciò premesso, è pacifico che nell'esecuzione del rapporto contrattuale, in data 22.03.2019, alle ore 16,35 circa, durante la fase di rifornimento carburante e di carico dei bagagli e delle merci, il veicolo AZ n. 77282 di proprietà di Alitalia (ossia una sorta di camioncino con equipaggiamento tecnico idoneo al trasporto), facente parte del gruppo di supporto tecnico dei servizi c.d. «di rampa», ha eseguito una manovra errata violando i percorsi obbligatori delimitati da cordoli e birilli e ha urtato l'aeromobile di AR, modello Airbus A330, matricola LV-GHQ, parcheggiato negli spazi tecnici dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

Secondo la ricostruzione della dinamica dell'incidente emersa dalla ctu si legge che «si può comunque affermare con ogni probabilità che essendo esso un transporter per i bagagli, dato il periodo in cui è occorso l'incidente, fosse del tipo più diffuso in quel periodo sull'aeroporto di Fiumicino e pertanto potesse procedere a velocità massime di 30/35 km/h; data la distanza, guadagnata per uscire dalla posizione di carico, rispetto al motore, si ritiene che la velocità con la quale è avvenuto l'urto sia stata al massimo di 15/20 km/h, velocità perfettamente compatibile con la profondità del solco lasciato sulla gondola del motore (anche l'altezza del solco risulta compatibile con la morfologia del mezzo), come dalle seguenti immagini».

Il ctu ha confermato ulteriormente che «non bisogna transitare nelle adiacenze del motore. Questo non solo per evitare di danneggiarlo urtandolo come nella fattispecie della presente vertenza, ma anche per evitare di venirne accidentalmente offesi in caso di messa in moto dello stesso» e che «nel presente caso l'urto è avvenuto col transporter AZ n. 77282 condotto da un operatore Alitalia al primo giorno di servizio, si presume dopo adeguata formazione, addestramento e *competence assessment*. Ciononostante, egli avrebbe ammesso di aver deliberatamente commesso un "errore nella manovra, di essere a conoscenza della procedura che vieta il passaggio con i mezzi sotto le ali dell'aeromobile ma di aver valutato quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare dietro lo stand».

Dunque, nel caso di specie, l'errore umano che ha portato all'impatto è stato dovuto a colpa certamente grave dell'operatore, ma per la risarcibilità integrale dei danni deve ricorrere l'ulteriore requisito della «consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati». Invece, l'operatore ha affermato «di essere a conoscenza della procedura che vieta il passaggio con i mezzi sotto le ali dell'aeromobile ma di aver valutato quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare dietro lo stand», quindi la scelta della manovra era fondata da una prospettazione, seppure erronea, di minimizzare ed anzi di evitare maggiori rischi, sicché non può dirsi ricorrere il presupposto della «consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati», ossia della colpa temeraria con previsione dell'evento, né in capo all'operatore né in capo, a maggior ragione, della società convenuta che l'aveva come dipendente. Da tale conclusione ne discende la risarcibilità della sola categoria della «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» e non, invece, di quelli consistenti in «qualsiasi perdita o danno consequenziale». Tra i danni riscontrati all'esito della ctu integra una «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» quello di cui al punto 5.6 relativo ai costi di riparazione delle componenti danneggiate dell'aeromobile per euro 165.383,05.

Sono, invece, esclusi da tale categoria di danno i costi di cui al punto 5.7 e 5.8 in quanto costi strumentali alla sostituzione delle parti danneggiate con quelle noleggiate (pari per euro 34.130,00, euro 4.425,43 ed euro 19.414,18). Sono, ancora, da escludersi i danni per le voci n. 5.4 (riprotezione equipaggi e passeggeri), n. 5.5 (costi noleggio componenti danneggiati) e n. 5.9 (perdita da lucro cessante), nonché quello all'immagine, in quanto rientranti in quelli consistenti in «qualsiasi perdita o danno consequenziale», esulanti lo stretto danno fisico all'aeromobile.

\* \* \*

### **Il danno all'aeromobile tra responsabilità dell'handler e limiti risarcitori nello Standard Ground Handling Agreement.**

SOMMARIO: 1. Il sinistro in area aeroportuale e la decisione del Tribunale di Civitavecchia. – 2. Il contratto di handling aeroportuale e la funzione dello IATA Standard Ground Handling Agreement. – 3. Danno fisico all'aeromobile e danni consequenziali nel sistema dell'art. 8 SGHA. – 4. Colpa grave, condotta temeraria e consapevolezza della probabile verifica dell'evento. – 5. Considerazioni conclusive.

1. *Il sinistro in area aeroportuale e la decisione del Tribunale di Civitavecchia* – La pronuncia in commento affronta il tema della responsabilità dell'*handler* aeroportuale per i danni cagionati a un aeromobile durante lo svolgimento delle operazioni di assistenza a terra (*handling*). La fattispecie concreta si inserisce nel rapporto contrattuale tra un vettore aereo e il prestatore dei servizi di *handling* <sup>(1)</sup>, regolato dallo *IATA Standard Ground Handling Agreement*, e consente di riflettere sulla portata delle clausole limitative di responsabilità ivi contenute, con particolare riguardo alla distinzione tra danno fisico diretto all'aeromobile e danni indiretti o consequenziali.

Il Tribunale di Civitavecchia muove da un dato non controverso: l'urto dell'aeromobile era stato provocato da un mezzo Alitalia addetto ai servizi di rampa, il quale aveva seguito un percorso non consentito, transitando in prossimità dell'aeromobile e colpendone una parte. La CTU aveva ricostruito la dinamica dell'incidente, evidenziando che l'operatore conosceva la procedura che vietava il passaggio dei mezzi sotto le ali dell'aeromobile, ma aveva ugualmente scelto quella manovra ritenendola meno rischiosa rispetto al percorso alternativo.

La responsabilità contrattuale dell'*handler* viene dunque affermata, ma non nella misura richiesta dal vettore danneggiato. La domanda di Aerolineas, infatti, mirava al ristoro di tutte le conseguenze economiche del sinistro: non soltanto i costi di riparazione delle componenti danneggiate, ma anche le spese relative al noleggio di parti sostitutive, alla manodopera, alla sosta dell'aeromobile, al vitto e all'alloggio dell'equipaggio, al mancato utilizzo del velivolo e al pregiudizio all'immagine. Il Tribunale, applicando le clausole dello SGHA, riconosce invece soltanto il danno materiale direttamente incidente sull'aeromobile, escludendo le altre voci in quanto danni consequenziali <sup>(2)</sup>.

Il nucleo della decisione non risiede, pertanto, nell'accertamento della responsabilità dell'*handler*, ma nella delimitazione dell'area del danno risarcibile. La pronuncia riconosce la gravità della condotta dell'operatore, ma esclude che essa integri quella condotta temeraria con previsione dell'evento che, nel caso concreto, avrebbe consentito di superare il sistema di limitazione convenzionale predisposto dallo SGHA.

---

<sup>(1)</sup> Sull'inquadramento del contratto di *handling*, v. M. MENICUCCI, *L'handling aeroportuale e lo sbarco marittimo nella visione unitaria del diritto della navigazione*, in *Comparazione e diritto civile*, 2019, 1 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Responsabilità del gestore aeroportuale e degli operatori dei servizi a terra*, in *XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronautico y Espacial*, 207 ss.

<sup>(2)</sup> Il Tribunale ha inoltre escluso la legittimazione passiva dell'assicuratore dell'*handler*, non essendo configurabile, in assenza di una specifica previsione normativa, un'azione diretta del vettore nei confronti della compagnia assicurativa. Sui profili assicurativi dell'attività aeroportuale e dell'impresa di *handling*, v. M. MUSI, *L'assicurazione della responsabilità del gestore aeroportuale e dell'impresa di handling: dettato normativo e prassi assicurativa*, in *Dir. mar.* 2015, 116 ss.

2. *Il contratto di handling aeroportuale e la funzione dello IATA Standard Ground Handling Agreement* – I servizi di assistenza a terra costituiscono un segmento essenziale dell'organizzazione del trasporto aereo, poiché comprendono le attività strumentali alla partenza, all'arrivo e alla sosta dell'aeromobile, nonché alla gestione di passeggeri, bagagli, merci e posta. La loro disciplina è stata oggetto, a livello europeo <sup>(3)</sup>, della direttiva 96/67/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, che ha avviato la liberalizzazione del mercato dell'handling aeroportuale <sup>(4)</sup>, superando il precedente modello tendenzialmente monopolistico e consentendo l'accesso di prestatori specializzati.

L'assistenza a terra ricomprende, dunque, una pluralità di attività diverse, accomunate dalla funzione di supporto all'esecuzione del trasporto aereo. Proprio la strumentalità rispetto alla navigazione aerea <sup>(5)</sup> consente di delimitare l'area dell'handling, evitando un'eccessiva estensione della categoria a servizi solo occasionalmente collegati all'ambiente aeroportuale. Nei rapporti con l'utente del trasporto, tale strumentalità ha condotto la giurisprudenza di legittimità a ricondurre l'impresa di handling, nei limiti delle attività affidate dal vettore, alla figura dell'ausiliario impiegato nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto <sup>(6)</sup>.

---

<sup>(3)</sup> Sul quadro eurounitario dei servizi di assistenza a terra e sull'interpretazione della direttiva 96/67/CE, v. CGUE, 16 ottobre 2003, C-363/01, *Flughafen Hannover-Langenhagen*; CGUE, 14 luglio 2005, C-386/03, *Commissione c. Germania*; CGUE, 5 luglio 2007, C-181/06, *Deutsche Lufthansa AG c. ANA – Aeroportos de Portugal SA*; CGUE, 11 settembre 2014, C-277/13, *Commissione europea c. Repubblica portoghese*.

<sup>(4)</sup> F. GASPARI, *La proposta di regolamento della Commissione europea sui servizi di assistenza a terra*, in Giureta 2012, 129 ss.; A. MASUTTI, voce *Servizi aeroportuali (Ground handling)*, in *Dig. disc. pubbl.*, Agg., Torino, 2005, 680 ss.; A. POLICE, *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.* 2010, 255 ss. e L. TULLIO, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.* 2000, 321 ss.

<sup>(5)</sup> Sulla nozione di handling e sulla sua strumentalità rispetto al trasporto aereo, v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 182 ss.; F. SALERNO, *Il contratto di handling*, in *I contratti del trasporto*, I (diretto da F. Morandi), Bologna, 2017, 247 ss.; G. COLANGELO, *L'handling*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII (a cura di P. Cendon), Torino, 2004, 148 ss.; A. FACCO, *Il contratto di handling*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di E.G. Rosafio - R. Tranquilli Leali), Milano, 2011, 511 ss.; M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità* (a cura di G. Silingardi - A. Antonini - B. Franchi), Milano, 1996, 15 ss.; M. PIRAS, voce *Assistenza aeroportuale – Handling*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 53 ss.

<sup>(6)</sup> Sulla qualificazione dell'impresa di handling quale ausiliario del vettore, v. Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850; M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *Dir. trasp.* 2018, 159; F. BERTELLI, *Le SS.UU. confermano che l'handler è un ausiliario del vettore*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017,

In questo contesto si colloca lo *IATA Standard Ground Handling Agreement*, modello contrattuale predisposto dalla *International Air Transport Association* per regolare in modo uniforme i rapporti tra vettori e prestatori dei servizi aeroportuali. Lo SGHA si compone di un *Main Agreement*, contenente le condizioni generali del rapporto, di un *Annex A*, nel quale sono descritte le attività astrattamente prestabili dall'handler, e di un *Annex B*, destinato a individuare i servizi concretamente affidati, i luoghi di esecuzione, gli oneri delle parti e le eventuali condizioni specifiche <sup>(7)</sup>.

La funzione dello SGHA non è soltanto organizzativa, ma anche allocativa. Attraverso le sue clausole, infatti, le parti predeterminano il regime dei rischi derivanti dall'esecuzione delle attività a terra, stabilendo quali danni restino a carico del vettore, quali possano essere imputati all'handler e in quali limiti. Tale meccanismo risponde all'esigenza di garantire prevedibilità e uniformità in un settore caratterizzato da rapporti transnazionali e da rilevanti esposizioni economiche connesse alla circolazione e all'impiego degli aeromobili.

Occorre, tuttavia, precisare che l'art. 8 non contiene una disciplina unitaria riconducibile indistintamente alla limitazione del debito. Le sue disposizioni operano secondo meccanismi differenti: l'art. 8.1, nell'escludere determinate pretese risarcitorie e nel porre a carico del vettore obblighi di manleva, presenta propriamente carattere esonerativo o limitativo della responsabilità dell'handler; l'art. 8.5, invece, reintroduce, entro presupposti e limiti convenzionalmente stabiliti, la responsabilità per la perdita materiale o il danno fisico arrecati all'aeromobile. Non si è, pertanto, in presenza di un mero limite quantitativo del debito risarcitorio, quale quello previsto dalle convenzioni internazionali sul trasporto, bensì di un articolato regolamento negoziale che seleziona le categorie di danno imputabili all'handler e ne determina l'estensione <sup>(8)</sup>.

---

n. 21850, in *Danno e responsabilità* 2018, 303 ss.; D. RUCCO, *L'handler aeroportuale non è sempre un ausiliario del vettore*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *La nuova giurisprudenza civile commentata*, 2018, 492 ss.; S. POLLASTRELLI, *Il trasporto aereo di bagagli*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 760-761; V. PROCIDA, osservazione a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *Giureta* 2018, 109 ss.

<sup>(7)</sup> E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *Dir. traspr.* 2024, 550-551; C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*, nota a Trib. Bari, 3 maggio 2011, in *Dir. traspr.* 2012, 509 ss.; A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte* (a cura di S. Busti - E. Signorini - G.R. Simoncini), Torino, 2016, 135 ss.

<sup>(8)</sup> Sulla struttura dell'art. 8 SGHA, E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 551-555, il quale osserva che l'esonero previsto dall'art. 8.1 si realizza mediante la preventiva rinuncia del vettore all'azione nei confronti dell'handler e mediante l'obbligo di tenerlo indenne, mentre l'art. 8.5 configura, per i danni all'aeromobile, una specifica eccezione sottoposta a limiti tanto qualitativi quanto quantitativi.

Tale qualificazione assume particolare rilievo perché lo SGHA, pur riproducendo formule diffuse nel diritto uniforme dei trasporti, non costituisce una convenzione internazionale né una fonte normativa in senso proprio: la sua efficacia deriva dall'autonomia contrattuale delle parti e deve, pertanto, essere valutata alla luce delle norme imperative dell'ordinamento applicabile. Nel diritto italiano viene anzitutto in considerazione l'art. 1229, comma 1, c.c., che sancisce la nullità preventiva dei patti diretti a escludere o limitare la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave <sup>(9)</sup>. La compatibilità dell'art. 8 SGHA con tale disposizione non può, dunque, essere ricavata dalla sola circostanza che la clausola faccia venir meno l'esonero in caso di condotta intenzionale o temeraria e consapevole: quest'ultima, infatti, non coincide necessariamente con la colpa grave, ma richiede anche la concreta rappresentazione della probabile verifica del danno <sup>(10)</sup>. La colpa grave può invece sussistere per l'inosservanza particolarmente intensa delle regole di diligenza pur in assenza di tale previsione soggettiva.

Ne consegue che, ove la clausola fosse interpretata nel senso di mantenere l'esonero anche in presenza di colpa grave non accompagnata dalla consapevolezza della probabile verifica dell'evento, essa entrerebbe in tensione con il limite inderogabile posto dall'art. 1229 c.c. L'efficacia dell'esclusione dei danni consequenziali deve pertanto essere verificata, nell'ordinamento italiano, entro lo spazio consentito dalla norma interna, mentre non può essere automaticamente trasposta nel rapporto contrattuale la disciplina della decadenza dai limiti propria delle convenzioni internazionali <sup>(11)</sup>. Resta distinto il successivo problema della natura e degli effetti della condotta temeraria e consapevole, che costituisce la soglia soggettiva espressamente prevista dallo SGHA e che dovrà essere esaminata separatamente.

La sentenza in commento si colloca al centro di tale problematica. Il Tribunale, pur qualificando come «certamente grave» la colpa dell'operatore, ritiene

---

<sup>(9)</sup> Sul rapporto tra le clausole di esonero dello SGHA e l'art. 1229 c.c., v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 555-556, secondo il quale la giurisprudenza italiana ha ritenuto tali clausole compatibili con la disposizione codicistica, in quanto lo SGHA, nell'escludere la responsabilità per la mera colpa lieve, lascerebbe ferma l'applicazione delle regole generali nei casi di dolo e colpa grave.

<sup>(10)</sup> Sulla genesi, sulla struttura e sull'autonomia della nozione di condotta temeraria e consapevole rispetto alle categorie interne del dolo e della colpa grave, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999, 59 ss.

<sup>(11)</sup> La distinzione è essenziale: nei sistemi di diritto uniforme i limiti della responsabilità e le relative cause di decadenza trovano fondamento nella fonte normativa internazionale e operano secondo la disciplina autonoma da essa predisposta; nello SGHA, invece, l'esonero e i limiti derivano da una pattuizione contrattuale e restano perciò soggetti alle norme imperative della legge applicabile. Sui caratteri della condotta temeraria e consapevole quale causa di decadenza dai limiti nel diritto uniforme, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 59-66 e 146 ss.

che essa non raggiunga la diversa soglia della condotta temeraria accompagnata dalla consapevolezza della probabile verifica del danno e applica, conseguentemente, l'assetto convenzionale dell'art. 8. La pronuncia offre così l'occasione per verificare, da un lato, il rapporto tra la regola generale dell'art. 8.1 e la disciplina specifica del danno fisico all'aeromobile contenuta nell'art. 8.5 e, dall'altro, la compatibilità con i principi inderogabili dell'ordinamento italiano degli effetti che lo SGHA ricollega alla distinzione tra colpa grave e condotta temeraria e consapevole.

3. *Danno fisico all'aeromobile e danni consequenziali nel sistema dell'art. 8 SGHA* – L'art. 8.1 SGHA pone la regola generale secondo cui, salvo quanto previsto dalle successive disposizioni, il vettore rinuncia a proporre domande nei confronti dell'handler e si obbliga a tenerlo indenne dalle pretese relative alle categorie di danno indicate dalla clausola. Per quanto interessa la fattispecie in esame, la lett. d) comprende i danni o la perdita di beni di proprietà del vettore, o da questo gestiti, nonché qualsiasi perdita o danno consequenziale derivante da un'azione od omissione della società di handling nell'esecuzione del contratto<sup>(12)</sup>. L'esonero viene meno qualora la condotta sia intenzionalmente diretta a provocare l'evento oppure sia tenuta temerariamente e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato.

Alla regola generale l'art. 8.5 introduce una specifica deroga: anche in assenza di tale condotta soggettivamente qualificata, l'handler è tenuto a indennizzare il vettore per la «perdita materiale o il danno fisico all'aeromobile» causati da un proprio atto od omissione colposa. La responsabilità rimane quantitativamente circoscritta alla franchigia prevista dalla polizza *Hull All Risk* del vettore, entro il limite massimo stabilito dalla clausola e con esclusione dei sinistri inferiori alla soglia minima convenuta<sup>(13)</sup>.

Il secondo comma dell'art. 8.5 precisa, tuttavia, che la deroga non pregiudica la portata generale dell'art. 8.1 e, in particolare, l'esclusione delle perdite e dei danni consequenziali, comunque originatisi.

Il coordinamento tra le due disposizioni determina, pertanto, un doppio livello di tutela. In presenza della sola colpa dell'handler è risarcibile, entro i limiti quantitativi convenuti, il danno materialmente e direttamente arrecato all'aeromobile; le ulteriori conseguenze economiche del sinistro restano invece

---

<sup>(12)</sup> Sul sistema di esoneri, rinunce all'azione e obblighi di manleva previsto dall'art. 8.1 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale per danno a terra all'aeromobile; danni risarcibili ai sensi dell'art. 8 dello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *Dir. trasp.* 2023, 755 e E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552.

<sup>(13)</sup> Nella versione dello SGHA applicata dal Tribunale, la responsabilità dell'handler era limitata alla franchigia prevista dalla polizza *Hull All Risk* del vettore, entro il massimo di USD 1.500.000, mentre non erano indennizzabili le perdite o i danni relativi a un singolo sinistro di importo inferiore a USD 3.000.

a carico del vettore, salvo che sia provata la condotta intenzionale o temeraria e consapevole contemplata dall'art. 8.1. La nozione di danno consequenziale assolve così una funzione selettiva, identificando non ogni conseguenza causalmente riconducibile all'urto, ma le perdite economiche ulteriori rispetto alla lesione materiale del velivolo, prodotte dall'indisponibilità dell'aeromobile o dalle misure rese necessarie dal sinistro <sup>(14)</sup>.

Muovendo da tale distinzione, il Tribunale riconosce quale danno fisico risarcibile esclusivamente il costo di riparazione delle componenti direttamente danneggiate. Sono invece ricondotti ai danni consequenziali – e quindi non riconosciuti ai fini del risarcimento – i costi per il noleggio delle componenti sostitutive, le spese di manodopera e spedizione strumentali alla sostituzione, quelle sostenute per equipaggio e passeggeri, il lucro cessante derivante dal mancato utilizzo dell'aeromobile e il danno all'immagine <sup>(15)</sup>.

La decisione adotta, dunque, una lettura particolarmente rigorosa della formula «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile», circoscrivendola al costo delle componenti danneggiate ed escludendo anche le spese necessarie a rendere concretamente possibile la sostituzione e il ripristino del velivolo <sup>(16)</sup>.

La soluzione appare coerente con la netta separazione, voluta dall'art. 8.5, tra il danno fisico e le conseguenze economiche derivanti dal fermo dell'aeromobile: ricondurre indistintamente a quello fisico ogni costo occasionato dall'incidente finirebbe infatti per svuotare l'esclusione dei danni consequenziali contenuta negli art. 8.1 e 8.5. Rimane, tuttavia, un margine di incertezza con riguardo alle spese strettamente funzionali alla riparazione. Mentre il noleggio di componenti sostitutive, i costi per passeggeri ed equipaggio, il lucro cessante e il pregiudizio all'immagine presentano chiaramente carattere ulteriore rispetto alla lesione materiale, meno immediata è l'esclusione delle spese tecniche indispensabili alla sostituzione delle parti danneggiate. La pronuncia privilegia una nozione strettamente materiale di danno fisico; una diversa lettura avrebbe potuto comprendere anche i costi necessari al ripristino, senza per questo estendere il risarcimento alle perdite economiche generate dall'indisponibilità del velivolo. Proprio la delimitazione del confine tra costo della riparazione e conseguenza economica del sinistro costituisce, pertanto, uno dei profili interpretativi più delicati dell'art. 8.5.

---

<sup>(14)</sup> Sulla distinzione tra danno fisico direttamente arrecato all'aeromobile e danni consequenziali nello SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552-553.

<sup>(15)</sup> Nel caso di specie, la distinzione tra danno fisico e danni consequenziali ha assunto rilievo decisivo, poiché tutte le ulteriori voci di pregiudizio dedotte dalla parte attrice sono state ricondotte dal Tribunale all'ambito applicativo dell'art. 8.1 SGHA.

<sup>(16)</sup> Sul carattere limitato della risarcibilità del *ferry flight* e delle ulteriori voci di danno conseguenti all'indisponibilità dell'aeromobile, nonché sulla distinzione tra danno materiale e danno consequenziale, v. E. FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*, cit., 764-765.

4. *Colpa grave, condotta temeraria e consapevolezza della probabile verifica-  
zione dell'evento* – Un ulteriore profilo centrale della pronuncia concerne il rap-  
porto tra colpa grave e superamento delle limitazioni convenzionali di respon-  
sabilità. Il Tribunale accerta che l'operatore Alitalia aveva violato una procedura  
di sicurezza, transitando in un'area nella quale non avrebbe dovuto passare, ed  
espressamente qualifica la sua condotta come connotata da colpa «certamente  
grave». Ciononostante, esclude che ricorra la diversa e più elevata soglia della  
condotta temeraria con consapevolezza della probabile verificaazione dell'evento  
dannoso.

La distinzione è decisiva. L'art. 8.1 SGHA consente il superamento dell'es-  
onero soltanto quando l'atto o l'omissione siano compiuti con l'intento di cau-  
sare il danno, oppure temerariamente e con la consapevolezza che il danno, la  
morte, il ritardo, la lesione o la perdita si sarebbero probabilmente verificati  
(<sup>17</sup>). La clausola non richiede, dunque, soltanto una negligenza particolarmente  
intensa, ma configura una fattispecie complessa (<sup>18</sup>), nella quale la temerarietà  
della condotta deve concorrere con un elemento psicologico ulteriore, costituito  
dalla consapevolezza della probabile verificaazione dell'evento.

La condotta temeraria e consapevole non si identifica, pertanto, con la sola  
colpa grave. Quest'ultima può ravvisarsi anche in una macroscopica inosserva-  
nza delle regole di diligenza, senza che l'agente si sia concretamente rappre-  
sentato l'evento dannoso (<sup>19</sup>). La formula accolta dallo SGHA richiede invece  
che, al momento dell'azione o dell'omissione, l'autore percepisca non soltanto  
l'esistenza di un rischio, ma la probabilità che dal proprio comportamento deri-  
vi il danno poi verificatosi. La sola temerarietà, isolatamente considerata, non è  
dunque sufficiente a determinare il venir meno del limite convenzionale.

La nozione non si lascia, peraltro, ricondurre senza residui alle tradizio-  
nali categorie della colpa. La volontarietà della condotta e la consapevolezza  
della probabile verificaazione del danno le conferiscono un'autonomia fisiono-  
mia, collocandola nell'area della «semintenzionalità» (<sup>20</sup>): essa rimane distinta

---

(<sup>17</sup>) Sulla formula «*recklessly and with knowledge that damage, death, delay, injury  
or loss would probably result*» contenuta nell'art. 8 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da  
responsabilità*, cit., 551-552; ID., *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*,  
cit., 755.

(<sup>18</sup>) Per la ricostruzione della condotta temeraria e consapevole quale fattispecie  
complessa, composta dalla temerarietà dell'azione e dalla consapevolezza della probabile  
verificaazione del danno, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 62-66.

(<sup>19</sup>) A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 84-86 e 91-95, il quale sot-  
tolinea che, ai fini della disapplicazione dei limiti risarcitori, non basta che l'atto sia com-  
piuto «*recklessly*», dovendo concorrere la consapevolezza della probabile verificaazione del  
danno.

(<sup>20</sup>) Sull'autonomia della condotta temeraria e consapevole rispetto alle categorie  
tradizionali della colpa e sulla sua collocazione nell'area della semintenzionalità, v. A.  
ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 62-64 e 146-147.

dall'intenzionalità piena, non essendo richiesto lo specifico intento di provocare l'evento, ma si allontana dalla mera colpevolezza per l'intensità dell'elemento intellettuale che accompagna l'azione. Il riferimento alla colpa con previsione può dunque essere utile in termini comparativi, ma non esaurisce il contenuto della fattispecie, caratterizzata dalla temerarietà del comportamento e dalla rappresentazione qualificata delle sue probabili conseguenze.

La sentenza valorizza proprio tale componente soggettiva. L'operatore, pur essendo consapevole della procedura violata, aveva dichiarato di avere ritenuto quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare retrostante. Il Tribunale considera tale valutazione erronea, ma sufficiente a escludere la prova della consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato. Ne consegue che la condotta, pur gravemente colposa, non raggiunge il livello soggettivo richiesto per il risarcimento integrale.

Questo passaggio merita attenzione anche sul piano sistematico. La violazione consapevole di una procedura di sicurezza potrebbe apparire, in prima lettura, sufficiente a integrare una condotta temeraria. Tuttavia, il Tribunale distingue correttamente tra conoscenza della regola violata e consapevolezza della probabile verifica dell'evento: la prima attiene all'irregolarità della manovra; la seconda presuppone che l'agente si rappresenti il danno come conseguenza probabile del proprio comportamento. Sono piani diversi, poiché è possibile violare deliberatamente una prescrizione cautelare confidando, sia pure erroneamente, che il rischio non si concretizzi <sup>(21)</sup>.

Più delicato è stabilire come debba essere provato tale stato soggettivo. Un accertamento meramente oggettivo, fondato sul confronto con il comportamento che avrebbe tenuto un operatore normalmente diligente, rischierebbe di trasformare nuovamente la fattispecie in una forma particolarmente grave di colpa. Per contro, pretendere una prova diretta e dichiarativa dell'effettiva consapevolezza renderebbe quasi impossibile il superamento dei limiti. La soluzione più equilibrata consiste nel mantenere soggettivo l'oggetto della prova, consentendo però che la consapevolezza sia desunta dalle circostanze concrete: natura e gravità della regola violata, evidenza del pericolo, formazione dell'operatore, modalità della manovra e informazioni disponibili nel momento in cui essa fu compiuta <sup>(22)</sup>.

Sotto questo profilo, la conclusione del Tribunale appare coerente con la struttura della clausola, poiché non equipara automaticamente la grave viola-

---

<sup>(21)</sup> Sulla distinzione tra consapevolezza della violazione della regola cautelare e consapevolezza della probabile verifica dell'evento, v. Cass. civ., sez. III, 15 giugno 2020, n. 11588; F. DODDI - F. GASPARI, *I servizi di handling aeroportuale nella recente giurisprudenza*, in *Dir. e politica dei trasporti* 2018, 96 ss.

<sup>(22)</sup> Sul contrasto tra criterio soggettivo e criterio oggettivo di accertamento e sulla necessità che l'indagine abbia a oggetto l'effettivo stato soggettivo dell'agente, pur ricostruibile attraverso le circostanze concrete del fatto, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 96-110 e 120 ss.

zione della procedura alla consapevolezza della probabile verificaione del danno. La dichiarazione dell'operatore, secondo cui il percorso prescelto sarebbe stato meno rischioso, deve tuttavia essere valutata alla luce di tutte le circostanze del caso: lo stato soggettivo costituisce infatti l'oggetto dell'accertamento, ma può essere ricostruito attraverso gli elementi esteriori della condotta e della situazione concretamente conosciuta dall'agente. L'asse del giudizio si sposta così dal piano oggettivo della violazione procedurale a quello, più complesso, della prova dello stato soggettivo dell'operatore.

5. *Considerazioni conclusive* – La pronuncia del Tribunale di Civitavecchia appare significativa perché offre un'applicazione puntuale delle clausole dello SGHA in una fattispecie di danno a terra all'aeromobile. Il giudice afferma la responsabilità contrattuale dell'handler e riconosce la gravità della condotta dell'operatore, ma mantiene distinta l'esistenza dell'inadempimento dall'estensione del danno risarcibile. In questa prospettiva, sul piano della disciplina convenzionale, il riconoscimento della colpa grave non determina automaticamente il venir meno degli esoneri e delle limitazioni convenzionali, poiché l'art. 8.1 richiede un *quid pluris* soggettivo, costituito dalla temerarietà della condotta accompagnata dalla consapevolezza della probabile verificaione dell'evento<sup>(23)</sup>. Resta distinto il problema dell'efficacia dell'esonero in presenza di una condotta comunque qualificata come gravemente colposa, che deve essere valutata alla luce dell'art. 1229, comma 1, c.c.

La soluzione appare coerente con la struttura letterale dello SGHA. L'art. 8.5 consente infatti il risarcimento della perdita materiale o del danno fisico all'aeromobile anche in presenza di una condotta semplicemente colposa dell'handler; ma lascia ferme, per le ulteriori perdite consequenziali, le condizioni più rigorose stabilite dall'art. 8.1. Ne risulta un sistema nel quale l'accertamento della responsabilità non comporta necessariamente il ristoro di tutte le conseguenze economicamente riconducibili al sinistro, poiché l'estensione del risarcimento dipende dalla natura del pregiudizio e dall'intensità dell'elemento soggettivo<sup>(24)</sup>.

Condivisibile è, dunque, la premessa secondo cui la consapevole violazione di una procedura non equivale, di per sé, alla consapevolezza della probabile verificaione del danno. Più problematica appare, tuttavia, la concreta applicazione di tale distinzione. La dichiarazione dell'operatore, secondo il quale il

---

<sup>(23)</sup> Sulla funzione degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità nello SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 551-553; nonché *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*, cit., 755 e C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement*, cit., 511 ss.

<sup>(24)</sup> Sul rapporto tra la regola generale dell'art. 8.1 e la deroga prevista dall'art. 8.5 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552-553 e A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale*, cit., 135 ss.

percorso prescelto sarebbe stato meno rischioso, non dovrebbe assumere valore decisivo se non valutata congiuntamente alla natura della procedura violata, all'evidenza del rischio, alla preparazione professionale richiesta e alle condizioni nelle quali la manovra fu eseguita. Diversamente, la prova dello stato soggettivo rischierebbe di dipendere in misura eccessiva dalla rappresentazione successivamente offerta dallo stesso autore della condotta.

La sentenza si muove, pertanto, su un doppio piano: da un lato, conferma la responsabilità dell'handler per l'errore operativo commesso nell'esecuzione dei servizi di rampa; dall'altro, circoscrive il risarcimento secondo il regolamento convenzionale accettato dalle parti. Il risultato è una decisione condivisibile nell'interpretazione della struttura dello SGHA e nella distinzione tra colpa grave e condotta temeraria e consapevole, ferma la questione della compatibilità dell'operatività dell'esonero in presenza di colpa grave con l'art. 1229 c.c. Più discutibile appare, invece, la valutazione degli elementi dai quali desumere, nel caso concreto, lo stato soggettivo dell'operatore. Proprio l'accertamento di tale requisito è destinato a costituire uno dei principali terreni di confronto nell'applicazione degli esoneri e delle limitazioni convenzionali.

ALICE SANAPO

# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. II PEN., 13 FEBBRAIO 2025 N. 7383**

Pres. RAMACCI – Rel. SCARCELLA  
Ga.Ma., Cu.Vi., Nd.Ba., As.Ya., Di.Al.

**Reati e infrazioni amministrative – Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo – Concorso di persone – Concorso dell'*extraneus* nel reato proprio del comandante – Contributo concorsuale – Rafforzamento del proposito criminoso o agevolazione dell'opera altrui.**



**RIASSUNTO DEI FATTI.** – Con sentenza del 1° dicembre 2023, la Corte d'Appello di Palermo, con parziale riforma della sentenza del 9 dicembre 2020 del Tribunale di Agrigento, confermava il giudizio di responsabilità per tutti i membri dell'equipaggio di un motopeschereccio per il reato di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo aggravato (art. 1158, co. 2, cod. nav.). In particolare, il motopeschereccio non si fermò per prestare soccorso ai migranti a bordo di un barcone alla deriva vicino a Lampedusa. Poco dopo, un incendio innescò il panico e il barcone si ribaltò, causando la morte di 366 persone.

*In tema di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo, di cui all'art. 1158 c. nav., la responsabilità concorsuale dei componenti dell'equipaggio nel reato proprio del comandante del natante, configurabile a condizione che sussista la conoscenza, da parte dei primi, della qualità personale rivestita da quest'ultimo, prevista dall'art. 1081, comma 1, c. nav., non presuppone che il contributo di ciascuno costituisca, sul piano causale, condizione dell'evento, in quanto è sufficiente che la condotta di partecipazione si manifesti in un comportamento esteriore causativo di un apporto apprezzabile alla commissione del reato, mediante il rafforzamento del proposito criminoso o l'agevolazione dell'opera degli altri concorrenti <sup>(1)</sup>.*

**MOTIVI DELLA DECISIONE** – 6.2. Tanto premesso, i giudici di appello, richiamando le puntuali argomentazioni svolte dal primo giudice sulla questione della estensione della responsabilità penale ai concorrenti del comandante dell'imbarcazione ex art. 1081, cod. nav., richiamano,

<sup>(1)</sup> V. la nota di E. AMATI, a p. 538.

anzitutto, la giurisprudenza di questa Corte sul rapporto intercorrente tra la generale previsione dell'art. 117, cod. pen. e la fattispecie speciale e derogatoria prevista dall'art. 1081, cod. nav., secondo cui il problema del concorso di persone estranee nel reato proprio, e esplicitamente risolto dall'art. 1081 del codice della navigazione, sulla considerazione della natura unitaria del reato, che trae origine dalla compartecipazione criminosa, stabilendosi che, fuori del caso regolato dall'art. 117 cod. pen. (concernente solo il mutamento del titolo del reato rispetto ai vari concorrenti), quando la esistenza di un reato previsto dal detto codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che senza rivestire tale qualità sono concorsi nel reato, ne rispondono, se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al soggetto essenziale.

6.3. 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 (Sez. 3, n. 1104 del 01/04/1964, Rv. 099110 - 01), ossia del comandante della nave.

6.4. In relazione a quanto sopra, dunque, trattandosi 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, cod. nav., ai membri dell'equipaggio, proprio in forza della clausola di estensione della responsabilità di cui all'art. 1081, cod. nav.

6.5. Come, infatti, già affermava la prima sentenza, tutti i membri dell'equipaggio, coimputati con il comandante del motopeschereccio Ga.Ma., erano indubbiamente a conoscenza della qualità personale di quest'ultimo.

Si aggiunge, poi, sotto il profilo soggettivo, che tutti i membri dell'equipaggio erano svegli al momento dell'avvistamento del barcone dei migran-

ti, accingendosi il motopeschereccio a fare rientro in porto per scaricare il pescato, attività per la quale era necessaria la cooperazione del personale di bordo nella sua interezza, circostanza ulteriormente riprovata dalla lunga pausa di 51 minuti nel corso della quale l'Aristeus aveva pressoché arrestato la propria navigazione per decidere il da farsi, lasso di tempo all'esito del quale tutti hanno aderito alla decisione di omettere qualsivoglia forma di assistenza o salvataggio, optando per un commodus discessus alla volta di L. A conforto di tale assunto, peraltro, la Corte territoriale richiama anche quanto riferito in sede di interrogatorio dell'8/03/2017 del Cu.Vi. nonché da quanto dichiarato sempre in sede di interrogatorio in data 6/03/2017 dal comandante del motopeschereccio Ga.Ma., il quale aveva confermato la circostanza che tutti i membri dell'equipaggio fossero svegli e che tutti erano a poppa via con possibilità di sguardo verso l'esterno.

6.6. Quanto sopra argomentato, a giudizio del Collegio, priva dunque di qualsiasi spessore argomentativo le doglianze difensive che rimproverano ai giudici di merito di non aver accertato quale fosse stato il contributo "causale" di ognuno rispetto alla realizzazione del reato proprio di volontà comune, in ciò, tuttavia, non tenendo conto di quanto più volte affermato dalla giurisprudenza di questa Corte secondo cui, perché si configuri la fattispecie del concorso di persone nel reato, non è necessario che il contributo di ciascuno si ponga come condizione, sul piano causale, dell'evento lesivo.

Infatti, la teoria causale del concorso – fatta propria dalla relazione al Codice penale – contrasta con il dettato dell'art. 110 cod. pen. e la funzione estensiva cui la normativa del concorso adempie, consentendo di attribuire tipicità a comportamenti, che di per sé ne sarebbero privi, quando abbiano, in qualsiasi modo, contribuito alla realizzazione collettiva, mentre, d'altro canto, lo stesso codice, con la previsione dell'attenuante della minima partecipazione al fatto, ammette la possibilità di condotte non condizionali, non potendosi certo considerare condizione indispensabile per la realizzazione del reato una attività di minima importanza. In questa ottica, ai fini della sussistenza del concorso deve ritenersi sufficiente che la condotta di partecipazione si manifesti in un comportamento esteriore che arrechi un contributo apprezzabile alla commissione del reato, mediante il rafforzamento del proposito criminoso o l'agevolazione dell'opera degli altri concorrenti e, in sostanza, che il partecipe per effetto della sua condotta, idonea a facilitarne l'esecuzione, abbia aumentato la possibilità della produzione del reato, perché in forza del rapporto associativo diventano sue anche le condotte degli altri concorrenti (Sez. 1, n. 7513 del 11/03/1991, Rv. 187981 - 01).

6.7. E, nel caso di specie, sia la Corte d'Appello (pag. 41) che il Tribunale (pag. 131/132), affermano in maniera chiara che la condotta di tutti gli imputati, comandante ed equipaggio, assumeva rilievo penale anche ai sensi dell'art. 110, cod. pen., avendo gli stessi concorso tanto moralmente quanto materialmente nella commissione del delitto, essendosi posto il contributo fornito da ciascuno rispettivamente quale contributo agevolatore in relazione alla condotta tipica della fattispecie incriminatrice addebitata in concorso ai prevenuti. Ne discende, pertanto, l'inammissibilità del motivo anche per ragioni di manifesta infondatezza oltre che per la già richiamata genericità».

\* \* \*

### **Il concorso di persone nel reato di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo.**

SOMMARIO: 1. La fattispecie criminosa (art. 1158 cod. nav.). – 2. Il concorso di persone nel reato proprio. – 3. Il contributo concorsuale dell'*extraneus*. – 4. Considerazioni conclusive.

1. *La fattispecie criminosa (art. 1158 cod. nav.)* – Il diritto penale della navigazione è prevalentemente caratterizzato da reati propri o esclusivi, cioè realizzabili solo da soggetti che rivestono una specifica qualifica <sup>(1)</sup>. La figura soggettiva più ricorrente è quella del comandante, che rappresenta la massima autorità a bordo, al quale competono doveri e poteri puntualmente descritti dal codice della navigazione, tra i quali spicca la direzione esclusiva della manovra e della navigazione. In questo quadro si inserisce la fattispecie di cui all'art. 1158 cod. nav., che configura un *reato omissivo proprio del comandante*, la cui condotta consiste nell'omettere di prestare assistenza e il soccorso ovvero di tentare il salvataggio nel caso in cui il comandante ne abbia l'obbligo ai sensi delle altre disposizioni del codice della navigazione. Dal combinato disposto degli art. 489 e 490 cod. nav., si evince che tale obbligo soggiace a tre condizioni:

---

<sup>(1)</sup> Riguardo alla «classificazione» in materia di reati della navigazione: S. Rossi, *Il sistema penale della navigazione, Contributo allo studio del diritto penale marittimo*, in *Collana della Facoltà di Giurisprudenza*, 27, 2020, 49 s. (e letteratura ivi richiamata); T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, in *Enc. dir.* XXXVIII, Milano, 1997, 1196 s., il quale evidenzia come la distinzione fra reati *propri* e reati *comuni* attiene alla particolare *connessione funzionale* tra l'interesse tutelato e la posizione rivestita dal soggetto attivo. Tale distinzione si pone su un piano diverso rispetto quella tra reati *propri* e *impropri* della navigazione, che si riferisce invece «al contenuto tipico delle incriminazioni, di cui considera i nessi sistematici di eventuale corrispondenza con fattispecie di portata comune, estranee al codice della navigazione».

a) che la prestazione di soccorso sia possibile senza che la nave soccorritrice, il suo equipaggio e i suoi passeggeri corrano gravi rischi; b) qualora il comandante della nave soccorritrice possa ragionevolmente prevedere un utile risultato conseguente all'operazione; c) quando il comandante della nave soccorritrice non sia a conoscenza che il soccorso è già stato portato da altri che si trovano in condizioni più idonee o simili a quelle in cui si trova la nave da lui comandata<sup>(2)</sup>.

L'art. 1158 cod. nav. configura dunque un *reato di pericolo*, che risulta *aggravato* se dal fatto derivano lesioni personali o la morte (comma 2). In giurisprudenza convivono diversi orientamenti a proposito del criterio d'imputazione dell'evento aggravatore: tuttavia, appaiono senz'altro più coerenti col principio di colpevolezza quelle pronunce ove si richiede la prevedibilità in concreto del medesimo<sup>(3)</sup>. Per il delitto in esame è, inoltre, prevista la punibilità anche per colpa (co. 3), che può configurarsi nel caso in cui il comandante valuti erroneamente i presupposti del pericolo o le condizioni in presenza delle quali è tenuto a prestare assistenza o soccorso (ai sensi dei già citati art. 489 e 490 cod. nav.), oppure qualora si attardi in altre operazioni, rendendo così intempestivo il soccorso<sup>(4)</sup>.

2. *Il concorso di persone nel reato proprio*. – Trattandosi di reato proprio del comandante, ci si interroga sul titolo in base al quale possano eventualmente rispondere di omessa assistenza e soccorso anche i membri dell'equipaggio<sup>(5)</sup>. Secondo una parte della dottrina, essendo l'art. 1158 cod. nav. un *reato proprio «non esclusivo»* della navigazione, i membri dell'equipaggio potrebbero essere chiamati a rispondere ai sensi della fattispecie generale di omissione di soccorso di cui all'art. 593, comma 2, c.p.<sup>(6)</sup>, sempre che non sussistano gli elementi per poter configurare un concorso di persone nel reato. La presenza di un gran numero di reati a soggettività ristretta all'interno del codice della navigazione ha, peraltro, indotto il legislatore a dettare una espressa disciplina per l'ipotesi

---

<sup>(2)</sup> M.L. MATTEUDAKIS - A. NISCO, *Diritto penale della navigazione e della circolazione stradale*, Torino, 2025, 109.

<sup>(3)</sup> In materia di omissione di soccorso aggravata dall'evento morte, si è affermato che l'evento morte è riconducibile all'omissione dell'agente a condizione che questi potesse concretamente prevedere l'evento aggravante: così Cass. pen. 3 maggio 2021, n. 27905, in *Dejure*; Cass. pen. 17 febbraio 2020, n. 9049, *ivi*; Cass. pen. 23 agosto 2019, n. 38200, *ivi*.

<sup>(4)</sup> Cass. pen. 23 novembre 2005, n. 568, in *Dejure*.

<sup>(5)</sup> In generale, sul reato proprio si veda A. GULLO, *Il reato proprio. Dai problemi «tradizionali» alle nuove dinamiche d'impresa*, Milano, 2006, nonché M. PELISSERO, *Il concorso nel reato proprio*, Milano, 2004.

<sup>(6)</sup> A. MARINO, *Rifiuto di prestare soccorso a persone in pericolo di perdersi in mare, in Sicurezza e libertà nell'esecuzione della navigazione* (a cura di M.P. Rizzo - C. Ingratoci), Milano, 2014, 321 s.

di concorso dell'*extraneus* nel reato proprio. In particolare, l'art. 1081 cod. nav., dedicato al «Concorso di estranei», stabilisce che fuori dal caso regolato dall'art. 117 c.p., quando più persone concorrano alla realizzazione di un reato previsto dal codice, per il quale sia richiesto che il colpevole rivesta una determinata qualifica, coloro che siano privi di detta qualifica ne rispondono «se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole». Come noto, l'art. 117 c.p. deroga agli ordinari criteri d'imputazione soggettiva del concorso di persone con specifico riguardo ai reati propri «*non esclusivi*», ovverosia quei reati, come quello che qui rileva, che ove commessi da un soggetto privo di qualifica, costituirebbero comunque un altro illecito penale. Secondo la disciplina di parte generale, in tali casi, qualora un soggetto privo della qualifica richiesta (*extraneus*) concorra in un reato proprio non esclusivo, questi risponde per tale reato indipendentemente dalla consapevolezza della qualifica rivestita dell'*intraneus*. La dottrina si è interrogata circa la rilevanza sistematica dell'art. 1081 cod. nav. in relazione agli articoli 110 c.p. e 117 c.p. <sup>(7)</sup>. Innanzitutto, dal punto di vista dell'elemento soggettivo del concorso, l'art. 1081 cod. nav. esplicita un requisito – la conoscenza della qualifica dell'*intraneus* – che la norma generale sul concorso di persone (art. 110 c.p.) non enuncia espressamente, sebbene si tratti di un pacifico corollario della disciplina del concorso di persone nel reato che non ha bisogno di enunciazioni espresse da parte del legislatore. Stando così le cose, la funzione sistematica dell'art. 1081 cod. nav. sembrerebbe di difficile comprensione: in sostanza, la norma si limiterebbe a ribadire una regola che, derivando direttamente dai principi della responsabilità concorsuale, non aveva bisogno di alcuna specificazione. Tutt'al più, si potrebbe convenire che la norma sollecita un puntuale riscontro del coefficiente di colpevolezza relativo alla qualifica dell'agente, in modo tale da escludere surrettizie forme di responsabilità oggettiva <sup>(8)</sup>. Come rilevato dalla Cassazione, peraltro, proprio il tenore letterale dell'art. 1081 cod. nav. confermerebbe il principio secondo cui, fatta eccezione per l'ipotesi regolata dall'art. 117 c.p., la punibilità a titolo di concorso doloso del soggetto non qualificato richiede la conoscenza della qualifica soggettiva <sup>(9)</sup>. L'art. 1081 cod. nav., inoltre, seppur indirettamente, confermerebbe la natura puramente oggettiva del criterio di imputazione descritto dall'art. 117 c.p.: del resto, proprio la clausola di riserva dell'art. 1081 cod. nav. farebbe emergere che il mutamento del titolo di reato disciplinato dall'art. 117 c.p. non presuppone che l'estraneo sia a conoscenza di concorrere nella realizzazione di un reato proprio. Ciò detto, in ossequio al principio costituzionale di colpevolezza, tale responsabilità *ex art. 117 c.p.* deve comunque essere rimodel-

---

<sup>(7)</sup> S. Rossi, *Il sistema penale della navigazione*, cit., 49 s.; v. anche L. CONCAS, *Le disposizioni penali e disciplinari del codice della navigazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. Tullio - M. Deiana), Cagliari, 1992, 450 s.

<sup>(8)</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., 1200.

<sup>(9)</sup> Cass. pen. 31 gennaio 2019, n. 25390, in *Dejure*.

lata come responsabilità per colpa, nel senso di richiedere la *conoscibilità* della qualifica soggettiva rivestita dall'*intraneus* <sup>(10)</sup>.

Pur ribadendo un necessario corollario del principio di colpevolezza, l'art. 1081 cod. nav. presenta effetti innovativi con riguardo a due aspetti.

In primo luogo, la previsione normativa non è certo superflua rispetto all'*attenuante* facoltativa che il giudice può riconoscere, ai sensi del co. 2., rispetto a coloro per i quali non sussiste la qualità. La diminuzione corrisponde a quella prevista dall'art. 117 c.p., ma mentre quest'ultima disposizione è destinata a temperare il trattamento sanzionatorio dell'estraneo che, pur ignorando la qualifica del colpevole, può essere chiamato a rispondere di un reato più grave, l'art. 1081 cod. nav. prevede un'analoga diminuzione di pena anche per il concorrente nel reato che sia pienamente in dolo rispetto al reato proprio dell'*intraneus*. In tal modo, l'art. 1081 cod. nav. parrebbe tenere conto della diversa posizione giuridica dell'*extraneus*, il quale, pur partecipando consapevolmente alla realizzazione del fatto, non riveste quella qualifica che fonda la rilevanza dell'obbligo giuridico violato.

In secondo luogo, l'art. 1081 cod. nav. non opera alcuna distinzione tra concorso colposo e concorso doloso. Ne deriva che anche quando l'*extraneus* concorre con colpa in un reato proprio previsto dal codice della navigazione, occorrerà appurare che egli fosse a conoscenza della qualità personale del colpevole. Tale requisito «non è di norma richiesto dall'imputazione colposa, per la quale basterebbe la mera conoscibilità (non l'effettiva conoscenza) della qualità del colpevole. Da questo punto di vista, dunque, l'art. 1081 cod. nav. svolge l'utile funzione di assoggettare il concorso colposo in un reato proprio esclusivo ad un criterio di imputazione soggettiva più garantista, rispetto a quanto prevede il diritto penale comune» <sup>(11)</sup>. Siffatta soluzione normativa non è priva di una sua logica, in quanto l'estensione del dovere cautelare all'estraneo «non può non essere mediata, in un contesto particolare come quello della navigazione caratterizzato da obblighi di prudenza e di perizia di matrice spiccatamente professionale, dalla conoscenza della qualifica rivestita dall'agente intraneo, sulla quale poggia in definitiva l'assunzione di tali obblighi. Così, ad esempio, è logico che il concorso nel rifiuto colposo di servizio da parte del pilota (art. 1114 e 1124 c. nav.) richieda la conoscenza della qualità del soggetto che induce inconsapevolmente a non rispondere al segnale di chiamata; non si saprebbe

---

<sup>(10)</sup> G. FIANDACA - E. MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, Bologna, 2024, 546. Anche la Corte di cassazione ha riconosciuto che l'unica interpretazione conforme al principio costituzionale di colpevolezza è quella che richiede, in relazione all'art. 117 c.p., «l'emergere di una responsabilità per colpa in concreto, ancorata ad una violazione di regole cautelari di condotta e ad un coefficiente di prevedibilità-evitabilità, in concreto e non in astratto, del rischio connesso al difetto di conoscenza [...] della qualifica soggettiva di cui l'*intraneus* è portatore in ambito concorsuale» (Cass. pen. 31 gennaio 2019, n. 25390, *cit.*).

<sup>(11)</sup> M.L. MATTEUDAKIS - A. NISCO, *op. cit.*, 31.

altrimenti ricostruire il significato della partecipazione, che appare in realtà strettamente dipendente dall'effettivo riconoscimento della condizione professionale rivestita dall'autore dal fatto»<sup>(12)</sup>.

3. *Il contributo concorsuale dell'extraneus* – Il ricorso alla disciplina del concorso di persone nel reato proprio del comandante presuppone, ovviamente, che i membri dell'equipaggio abbiano prestato un effettivo contributo alla realizzazione della condotta omissiva dell'*intraneus*. Come noto, il punto nevralgico del concorso di persone nel reato è rappresentato dall'individuazione del contributo penalmente rilevante: l'art. 110 c.p., infatti, nulla dice in merito a quale debba ritenersi la soglia minima oltrepassata la quale la condotta del compartecipe diviene rilevante<sup>(13)</sup>. Diversi, pertanto, sono i criteri che la dottrina e la giurisprudenza hanno individuato nel tentativo di arginare le gravi implicazioni insite nel dilatarsi indeterminato delle norme sul concorso di persone. Secondo la prevalente opinione, l'individuazione delle condotte punibili deve seguire il criterio causale: in assenza di questo collegamento, da accertarsi in concreto secondo lo schema della *condicio sine qua non*, «la condotta atipica non reca infatti nessun contributo all'offesa al bene giuridico immanente al fatto principale»<sup>(14)</sup>. La necessità di un collegamento causale emerge con chiarezza dal linguaggio del legislatore: l'art. 116 c.p., nel disciplinare l'ipotesi della realizzazione di un reato diverso da quello voluto da uno concorrenti, precisa che tale reato deve essere la «conseguenza» dell'azione od omissione del compartecipe; inoltre, tale collegamento è richiesto anche nelle ipotesi di cui agli art. 111 e 112 c.p., ove si parla di «chi ha determinato altri a commettere un reato»: determinare, invero, significa compiere azioni che esercitano un influsso causale sulle scelte di comportamento altrui<sup>(15)</sup>. Non risultano, pertanto, conformi al dato normativo quelle opzioni ermeneutiche della dottrina, talora accolte anche dalla giurisprudenza, secondo cui non sarebbe necessario che la condotta atipica abbia causalmente contribuito alla realizzazione del fatto concreto da parte di altri. Più in particolare, seguendo un criterio di semplice prognosi o di aumento del rischio, si sostiene che sarebbe sufficiente che l'azione del partecipe appaia *ex ante* idonea a facilitare la commissione del reato o ad aumentare le probabilità di verifica. Si tratta di un orientamento che, a ben vedere, comporta il rischio che tramite il criterio prognostico si giunga a sanzionare un mero tentativo di partecipazione, ossia condotte che si siano

---

<sup>(12)</sup> T. PADOVANI, *Reati della navigazione*, cit., 1201; S. ROSSI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., 64.

<sup>(13)</sup> F. MANTOVANI - G. FLORA, *Diritto penale*, Milano, 2025, 513 s.

<sup>(14)</sup> In questi termini, G. MARINUCCI - E. DOLCINI - G.L. GATTA, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Milano, 2025, 593.

<sup>(15)</sup> G. MARINUCCI - E. DOLCINI - G.L. GATTA, *op. cit.*, 595.

rivelate *ex post* ininfluenti o addirittura dannose per l'opera criminale <sup>(16)</sup>.

Adottando il criterio causale, al contrario, occorre accertare quale impatto abbia avuto la condotta del partecipe in relazione al fatto così come in concreto si è realizzato, e non con riguardo all'azione o all'evento come descritti in astratto dal legislatore. In particolare, assume rilevanza non solamente quel contributo strettamente indispensabile ai fini della riuscita dell'impresa criminosa, ma anche quello che abbia agevolato o facilitato la realizzazione del crimine <sup>(17)</sup>. Anche nelle ipotesi di concorso morale, peraltro, occorre verificare l'effettiva influenza della condotta istigatoria sulla concreta realizzazione del fatto attraverso un duplice passaggio: in primo luogo, va accertato se l'istigatore o il determinatore abbia effettivamente fatto sorgere o rafforzato il proposito criminoso; in secondo luogo, va verificato se il reato effettivamente commesso corrisponda a quello voluto da chi ha sollecitato o incoraggiato l'autore materiale. Si tratta di conclusioni condivise anche dalla giurisprudenza, secondo la quale il contributo concorsuale assume rilevanza sia quando si pone come condizione dell'evento lesivo, sia qualora abbia comunque agevolato la condotta dell'autore materiale <sup>(18)</sup>. In particolare, secondo le Sezioni unite, «la circostanza che il contributo causale del concorrente morale possa manifestarsi attraverso forme differenziate e atipiche della condotta criminosa (istigazione o determinazione all'esecuzione del delitto, agevolazione alla sua preparazione o consumazione, rafforzamento del proposito criminoso di altro concorrente, mera adesione o autorizzazione o approvazione per rimuovere ogni ostacolo alla realizzazione di esso) non esime il giudice di merito dall'obbligo di motivare sulla prova dell'esistenza di una reale partecipazione nella fase ideativa o preparatoria del reato e di precisare sotto quale forma essa si sia manifestata, in rapporto di causalità efficiente con le attività poste in essere dagli altri concorrenti, non potendosi confondere l'atipicità della condotta criminosa concorsuale, pur prevista dall'art. 110 c.p., con l'indifferenza probatoria circa le forme concrete del suo manifestarsi nella realtà» <sup>(19)</sup>. Si è altresì specificato che l'adesione all'altrui condotta criminosa, per assumere rilevanza come forma di concorso morale, deve essere espressa, di modo che l'autore del reato ne abbia tratto motivo di rafforzamento del suo proposito ovvero anche solo una rassicurazione <sup>(20)</sup>.

---

<sup>(16)</sup> Per una sintesi dei diversi orientamenti, v. E. DOLCINI - G.L. GATTA, *Codice penale commentato*, I, Milano, 2025, 1458 s.; G. INSOLERA, voce *Concorso di persone nel reato*, in *Dig. disc. pen.* II, Appendice di aggiornamento, Torino, 2000; A.R. LATAGLIATA, voce *Concorso di persone nel reato*, in *Enc. dir.* VII, Milano, 1961.

<sup>(17)</sup> G. FIANDACA - E. MUSCO, *op. cit.*, 529; M. ROMANO - G. GRASSO, sub art. 110, in *Commentario sistematico al codice penale*, II, Milano, 2012, 174 s.

<sup>(18)</sup> E. DOLCINI - G.L. GATTA, *op. cit.*, 1460.

<sup>(19)</sup> Cass. pen., sez. un., 30 ottobre 2003, n. 45276, in *Cass. pen.*, 2004, 811; nello stesso senso, Cass. pen. 13 ottobre 2023, n. 47900, in *Cass. pen.*, 2024, 1010.

<sup>(20)</sup> Cass. pen. 20 febbraio 2018, n. 16037, in *Dejure*.

4. *Considerazioni conclusive* – La decisione in esame afferma che «perché si configuri la fattispecie del concorso di persone nel reato, non è necessario che il contributo di ciascuno si ponga come condizione, sul piano causale, dell'evento lesivo». Essa aggiunge, inoltre, che «la teoria causale del concorso – fatta propria dal codice penale – contrasta con il dettato dell'art. 110 cod. pen. e la funzione estensiva cui la normativa del concorso adempie, consentendo di attribuire tipicità a comportamenti che [...] abbiano in qualsiasi modo contribuito alla realizzazione collettiva» del reato. La Corte esclude, pertanto, che per il concorso *ex art. 110 c.p.* occorra un contributo causale in senso condizionalistico, ritenendo sufficiente che la condotta di partecipazione arrechi un contributo apprezzabile alla commissione del reato, mediante il rafforzamento del proposito criminoso o l'agevolazione dell'opera degli altri concorrenti, aumentando così la possibilità della produzione del reato. Si deve, tuttavia, rilevare che la prevalenza accordata al paradigma causale – quale tradizionale criterio di rilevanza penale della condotta di partecipazione – «continua a spiegarsi con la condivisa preoccupazione garantista di arginare quella espansione eccessiva dell'ambito della punibilità che costituisce invece una inevitabile conseguenza del ricorso a criteri di imputazione differenti» <sup>(21)</sup>. Come ribadito dalla costante giurisprudenza, invero, le difficoltà di ricostruzione probatoria del fatto richiedono pur sempre un rigoroso accertamento del contributo sul piano causale, poiché diversamente si rischia di configurare una sorta di responsabilità “collettiva”; soprattutto in contesti, come quelli della vita di bordo, caratterizzati da una struttura gerarchica e da ruoli differenziati.

ENRICO AMATI

---

<sup>(21)</sup> G. FIANDACA - E. MUSCO, *op. cit.*, 528.

## CRONACHE

### CONVEGNO «IL DDL PORTI E LA NECESSITÀ DI AGGIORNARE IL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ»

ROMA 11 MARZO 2026

L'11 marzo 2026 si è tenuto presso il Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Roma un convegno che ha rappresentato un momento di riflessione fondamentale per il futuro della logistica italiana, mettendo sotto la lente d'ingrandimento il DDL Porti approvato dal Consiglio dei Ministri alla fine del 2025. L'evento, coordinato dal Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma nella persona della Consigliera Carla Canale con il supporto del Consiglio Nazionale Forense nella persona del Consigliere Antonino Galletti, ha visto la partecipazione di figure di spicco che hanno sviscerato le implicazioni di una riforma definita non come una semplice manutenzione, ma come un vero cambio di paradigma rispetto al passato.

L'Avv. Giorgio Leccisi ha introdotto i lavori tratteggiando il quadro di un'Italia costiera che, pur disponendo di 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), soffre di una competizione interna definita "fratricida". Secondo Leccisi, la mancanza di una visione di rete impedisce al Paese di sfidare colossi internazionali come Rotterdam o Tangeri, rendendo necessaria la creazione di Porti d'Italia S.p.A., una società pubblica a cui affidare la regia delle infrastrutture strategiche.

La prima relazione è stata tenuta dall'Ing. Roberto Piazza (Autorità di Regolazione dei Trasporti) che, qualificati i porti come «rubinetti» dell'economia nazionale, ha messo in luce come incrostazioni burocratiche e inefficienze gestionali rappresentino un freno significativo per l'intero flusso della ricchezza. Ha quindi espresso il punto di vista dell'Autorità sulla capacità programmatica attuale rimarcando come su 15 Piani Economico-Finanziari presentati dalle AdSP, nessuno è stato giudicato pienamente positivo a causa di mancanze tecniche.

Il confronto istituzionale ha visto posizioni diametralmente opposte. L'On. Alessandro Cattaneo (Forza Italia) ha difeso la riforma

promuovendo il concetto di «sussidiarietà supportiva». Per Cattaneo, l'obiettivo è garantire l'efficienza del servizio attraverso un'apertura efficace al mercato e la scrittura di norme chiare che superino il tecnicismo giuridico per farsi operative. Egli vede nel legislatore un soggetto che deve ascoltare gli stakeholder per evitare che le infrastrutture rimangano cattedrali nel deserto.

Di tutt'altro avviso l'On. Giulia Pastorella (Azione) la quale ha espresso il timore che la centralizzazione "redistributiva" possa zavorrare gli scali più efficienti nel vano tentativo di sollevare quelli in difficoltà.

La Dott.ssa Francesca Della Sbarba (TAR Lazio) ha quindi condotto una analisi rigorosa del DDL individuando potenziali vulnerabilità costituzionali e comunitarie. Il punto critico è il regime normativo di Porti d'Italia S.p.A., che risulterebbe esentata sia dal Codice degli Appalti che dal Testo Unico delle Società a Partecipazione Pubblica (TUSP). Tale esenzione creerebbe un "soggetto anomalo" che gestisce capitali pubblici senza i vincoli di trasparenza e concorrenza, configurando un vulnus ai principi di buona amministrazione.

Sul piano del finanziamento, il Prof. Alessandro Zamponi (Università La Sapienza) ha evidenziato come il Fondo per le infrastrutture strategiche messo a disposizione della Porti d'Italia S.p.A. si alimenti attraverso un sistema drenaggio massiccio di risorse dalle AdSP tale da prelevare, in prospettiva, l'intera componente fissa dei canoni di concessione, proporzionale alla estensione di aree demaniali e banchine, percepiti da ciascuna AdSP. Zamponi, oltre ad avere espresso perplessità circa la possibilità che venga raggiunto un punto di equilibrio accettabile tra esigenze e finalità di centralizzazione e conservazione delle prerogative e specificità dei territori, ha sollevato un paradosso fiscale: il trasferimento di tali proventi al Fondo centrale potrebbe rendere le detrazioni Ires di cui godono oggi le AdSP un "aiuto di Stato" illegittimo secondo il diritto UE; esse, infatti, opererebbero sulla parte del canone che rimane nella disponibilità di ciascuna AdSP (la sola parte variabile) alla quale non corrisponde la natura dei costi che le giustificerebbero secondo la proposta di nuova formulazione del comma 9 quater dell'art. 6 della legge portuale.

Il Prof. Gaetano Armao (Università di Palermo) ha rincarato la dose sulla tenuta costituzionale, parlando di una «super chiamata all'ordine» che ignora il principio di leale collaborazione tra Stato e Regioni. Richiamando la Sentenza 261/2015, Armao ha avvertito che un accen-

tramento unilaterale porterebbe a ricorsi immediati da parte di Puglia, Campania e Sardegna, bloccando il sistema per anni. Ha inoltre ricordato come la centralizzazione delle risorse rischi di ignorare le peculiarità delle Regioni a Statuto Speciale e il principio di insularità sancito dall'Art. 119 della Costituzione.

Il convegno ha avuto il merito e la sensibilità di coinvolgere anche il mondo degli operatori e i territori. L'Avv. Fabrizio Losco (AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale), nell'analizzare il principio di sussidiarietà alla luce dell'attuale legislazione e in una prospettiva *de iure condendo*, ha valorizzato l'operato delle attuali autorità, descrivendole come enti di prossimità che pianificano, progettano e realizzano opere garantendo un presidio costante sul territorio. Ha portato l'esempio del network laziale, caratterizzato da una configurazione di sistema fondata su vocazioni complementari: Civitavecchia come hub passeggeri e ro-ro con una base merci ampia e diversificata; Fiumicino quale nodo energetico specializzato sulle rinfuse liquide; Gaeta come porto commerciale con crescita delle componenti solide e dinamiche di diversificazione merceologica, con una crescita qualitativa del segmento crocieristico di nicchia.

Tra gli operatori privati, l'Avv. Umberto Masucci (F2I Holding Portuale) ha espresso un giudizio più favorevole alla riforma, parlando di un "centralismo necessario". Per Masucci, la Legge 84/94 è ormai superata dal gigantismo navale e dall'integrazione verticale del mercato; una regia unica risulterebbe indispensabile per sbloccare interventi critici come i dragaggi, oggi paralizzati dai rimpalli tra Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell'Ambiente.

Di opinione opposta il Dott. Pietro Di Sarno (Intergroup Holding), che ha messo in guardia contro la perdita di competitività derivante dall'allontanamento del centro decisionale: un operatore oggi ottiene risposte dall'AdSP «nell'arco di mezz'ora», un vantaggio che la burocrazia centrale rischierebbe di cancellare. Di Sarno ha anche sollevato un dubbio geostrategico: se Porti d'Italia S.p.A. dovesse aprire a soci privati, il sistema-paese potrebbe trovarsi esposto a interessi geopolitici divergenti.

Infine, Francesco Mariani (Agenzia Lavoro Portuale Trieste) ha bollato la riforma come «inconcepibile» finanziariamente. Mariani ha fatto notare il paradosso di una S.p.A. pubblica che ambisce a competere all'estero con un capitale sociale di 500 milioni di euro, quando colossi

come MSC investono cifre quasi sei volte superiori per singoli terminal. Secondo Mariani, lo svuotamento delle casse delle AdSP ridurrebbe le autorità locali a semplici enti di manutenzione ordinaria.

L'Avv. Marco Di Giugno (ENAC - Università di Salerno) ha quindi svolto considerazioni conclusive di sintesi non prive di spunti propositivi. Di Giugno ha proposto di superare la natura ibrida degli enti portuali separando nettamente le funzioni: da un lato un Ente pubblico non economico (EPNE) centrale, sul modello ENAC, per la pianificazione strategica, la regolazione economica e la vigilanza; dall'altro la trasformazione delle AdSP in società per azioni operative a cui affidare la gestione delle infrastrutture tramite concessione. Una visione che punta a trasformare il sistema da un insieme di «repubbliche marinare» in un'architettura industriale coerente, semplificando i *layer* burocratici e integrando le competenze della Capitaneria di Porto e delle Forze dell'Ordine sotto un unico ente regolatore nazionale. Solo superando il localismo e investendo nella digitalizzazione, l'Italia potrà trasformare i propri porti in nodi intelligenti della rete logistica europea. In estrema sintesi, il convegno ha confermato la necessità di una governance nazionale, ma ha bocciato la scelta della S.p.A. e come strumento per attuarla e del suo sistema di finanziamento, preferendo il modello di un ente di diritto pubblico più idoneo a garantire trasparenza e legalità.

MARCO DI GIUGNO

## CRONACHE

### VII ADRIATIC MARITIME LAW CONFERENCE

IZOLA (SLOVENIA) 9-11 APRIL 2026

From 9<sup>th</sup> to 11<sup>th</sup> April 2026, in the historic centre of Izola (Slovenia), the VII Adriatic Maritime Law Conference carried on a well-established tradition of regional cooperation among maritime law associations from the Adriatic basin. Jointly organised by the maritime law associations of Slovenia (DPPS – Društvo za pomorsko pravo Slovenije), Italy (AIDIM – Associazione Italiana di Diritto Marittimo), Croatia (HDPP – Hrvatsko društvo za pomorsko pravo), and Montenegro (MMLA – Crnogorsko udruženje za pomorsko pravo), the conference welcomed for the first time representatives of the recently established Albanian Maritime Law Association – marking an important milestone in the evolution of the conference: the event offered an intellectually stimulating occasion for discussion on contemporary challenges in maritime law.

*Thursday, 9th April 2026*

1<sup>st</sup> Session: Keynote Speeches

Chaired by Dr Mitja Grbec (University of Primorska and attorney-at-law in Koper), the keynote session featured five distinguished speakers offering historical, institutional, and jurisdictional perspectives.

Giorgio Berlingieri, President of AIDIM and Vice President Honoris Causa of the CMI, delivered a presentation entitled “*Maritime Liens: An Historical Overview on the Centenary of the 1926 Brussels Convention*”. He traced the historical evolution of maritime liens, highlighting their peculiar nature as secret, non-consensual charges on ships enforceable even against third-party purchasers in good faith, and reflected on one of the foundational instruments of maritime law.

Dr Vesna Tomljenović, former Judge at the General Court of the European Union and current member of the Article 255 TFEU Panel, addressed key judgments relating to competition law, state aid, port state

control, the freedom to provide services, the interplay between EU law and international treaties, and the legal status of seafarers, underscoring the crucial role of EU courts in shaping the application of horizontal provisions within the maritime context.

Maja Radunović-Ćulafić, lawyer and President of the Montenegrin Maritime Law Association, outlined recent legislative reforms and analysed Montenegro's intended accession to the 1996 Limitation of Liability for Maritime Claims Protocol, examining strengths and shortcomings of the new framework in light of the country's ambition to become the 28<sup>th</sup> European Union Member State.

Professor Marko Pavliha (University of Ljubljana) delivered a comprehensive review entitled "*Quarter-Century of the Slovenian Maritime Code*", enriched with personal anecdotes in memory of his former colleague and *magister* Marko Ilešič. He traced the 25-year history of Slovenia's Maritime Code since 2001 and identified critical future challenges, including the loss of a national shipowner and shortages of maritime personnel.

Professor Norman Martinez Gutiérrez, Director of the IMO International Maritime Law Institute (IMLI), concluded the session with a panel on "*IMO and the Global Ocean Governance*", examining the interplay between UNCLOS and the IMO and emphasising the IMO's quasi-legislative function in developing international standards.

## 2<sup>nd</sup> Session: Recent Developments in the Unification of Maritime Law

Chaired by Professor Igor Vio (University of Rijeka), the session addressed procedural and substantive challenges in the implementation of international maritime conventions.

Professor Jasenko Marin (University of Zagreb) examined whether Croatian law's requirement of demonstrating *periculum in mora* is consistent with the 1952 Arrest Convention. The presentation solicited engaged debate on the differences affecting ship arrest among Adriatic coastal states.

Petar Djurović (ABACO), presenting "*A Way Forward for Ship's Register in Montenegro*", proposed strategic recommendations for reforming the Montenegrin Ship Register, including modernisation, digitalisation, and the introduction of competitive fiscal frameworks.

Martina Kos (Undersecretary at the Slovenian Maritime Administration), with the presentation of "*The Implications of the Entry into*

*Force of the Ballast Water Convention in the Republic of Slovenia*", discussed Slovenia's recent ratification of the Ballast Water Management Convention, emphasising the need for national legislation to clarify institutional responsibilities – particularly given the highly sensitive Adriatic ecosystem.

Alberto Bregante (Siccardi Bregante & Co.) addressed the entry into force of the Hong Kong Convention for ship recycling, pointing out the crucial role of regulatory instruments in a branch often characterised by illegal work and poor environmental standards.

Lawrence Dardani (Dardani) closed the session by outlining the relevance of the CMI working group – driven by the propulsive input of AIDIM – tasked with evaluating the modernisation of the 1910 Collision Convention.

3<sup>rd</sup> Session: New Technologies and Challenges in Maritime Transport

Chaired by Professor Daniele Casciano (University of Udine and Studio Antonini), the session examined liability and regulatory issues arising from autonomous systems and digital innovation.

Professor Fiorenza Prada (University of Macerata and Studio Antonini) presented "*From Drones to MASS: Liability Issues*", analysing the challenges of allocating liability in autonomous systems and underlining the relevance of the IMO MASS Code, expected to be fully in force by 2032.

Zoran Tasić (Croatian Chamber of Commerce and Global Offshore Engineering) addressed risk allocation in shipbuilding contracts involving innovative technologies and alternative fuels, highlighting the crucial role sustainability plays in the field and the indispensable certifications now required for new vessels.

Professor Patrick Vlačič (University of Ljubljana and CargoX), examined recent progress toward interoperability among electronic bill of lading platforms, with a central focus on whether the *eBL* can produce *erga omnes* effects comparable to traditional paper bills.

Professor Ilaria Tani (University of Milano-Bicocca), finally, addressed emerging gaps in the legal regime governing undersea activities – including the regulatory vacuum surrounding civilian submersibles, as evidenced by recent fatal incidents – in a presentation entitled "*The Underwater Dimension and New Legal Challenges*".

*Friday, 10th April 2026*

4<sup>th</sup> Session: Adriatic Seaports – Regulatory Framework for Sustainability and Connectivity

Chaired by Professor Iva Tuhtan Grgić (University of Rijeka), the session explored the role of Adriatic ports as strategic nodes within the European transport network.

Elson Thana (Transport Community Permanent Secretariat) offered an insightful interactive assessment of Western Balkan Adriatic ports – Durres, Bar, Ploce, Split, Rijeka, and Koper – within the TEN-T corridors.

Dr Boris Jerman (President of the Maritime Law Association of Slovenia and Head of Legal at Luka Koper) analysed the evolution from the Non-Financial Reporting Directive (NFRD) to the Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), underlining the crucial role of sustainability reporting in demonstrating the green credentials of port infrastructure to stakeholders.

Dr Adriana Vincenca Padovan (Catholic University of Croatia), with *“FuelEU Maritime Regulation with a Focus on Seaports”*, provided an overview of Regulation (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime) examining onshore power supply obligations and its interplay with the Alternative Fuels Infrastructure Regulation.

Dr Jana Borić Kassal (officer at Croatian Ministry of Maritime Affairs) spoke on *“Implementing FuelEU Maritime in Seaports: Challenges from the Perspective of the Croatian Maritime Administration”*, addressing practical difficulties in designating competent authorities, developing national implementing legislation, establishing ship inspection protocols, and defining penalties for non-compliance with Regulation (EU) 2023/1805.

Tamara Đukić (VRD Legal), through the presentation *“Green Transition of Seaports: Challenges Faced by Small Ports”* examined the financial and operational challenges confronting smaller ports such as Bar and Kotor.

Professor Vittorio Torbianelli (University of Trieste) with *“The Model for Governance of Adriatic Ports”* concluded with a concise overview of governance models in the Upper Adriatic, focusing on the three port models of Rijeka, Koper, and Trieste and the differences between private, public, and public-private partnership agreements.

5<sup>th</sup> Session: Protection of the Marine Environment and Exploitation of Resources

Chaired by Dr Mitja Bricelj (Slovenian environmental expert and hydro-geographer), the session addressed marine protection, spatial planning, and resource management.

Judge Marko Starman (Constitutional Court of Slovenia) outlined a scenario for expanding marine protected area coverage in the Adriatic-Ionian region, stressing that restoration should change the legal agenda by adding responsibility on a larger scale.

Dr Guglielmo Bonacchi (Turcilex) analysed Italy's declaration of Exclusive Economic Zone by Presidential Decree No. 193 of 26 September 2025, emphasising the paradigm shift in the environmental framework applicable to ships and offshore infrastructures in the Adriatic.

Professor Marija Pijaca (University of Zadar) and Dr Božena Bulum (Croatian Academy of Sciences and Arts) jointly examined the regulatory challenges facing Croatian fishermen and aquaculture producers under EU legislation governing Atlantic Bluefin tuna, focusing on the three-tier regulatory framework (ICCAT, EU strategic guidelines, and national norms).

Zlatko Imamović (ABACO LLC) concluded the session outlining the Montenegrin legal framework for marine protected areas and their relationship with the Barcelona Convention.

6<sup>th</sup> Session: Decarbonisation in Shipping and Alternative Fuels

Chaired by Maja Radunović-Ćulafić (MMLA), the session examined regulatory and practical challenges in the maritime sector's transition to low and zero emission fuels.

Marco Manzone (Dardani), with *"The Path to Decarbonising Shipping: Regulatory Developments at IMO and EU Level"*, provided an overview of IMO and EU decarbonisation measures, highlighting the EU's willingness to act ahead of IMO prescriptions in pursuing the sustainable transition.

Dr Zuzanna Peplowska-Dąbrowska (University of Torun), Ante Vojković (Stanić & Partners), and Aleksa Martinović (Komnenic & Partners) jointly examined the adequacy of existing international liability regimes to address pollution caused by alternative fuels.

Margita Selan Voglar (Triglav Insurance Company), with *"Decarbonisation in the Shipping Industry and Alternative Fuels: An Insurer's*

*View*", discussed the implications of alternative fuels for vessel operations, risk assessment, and marine insurance underwriting.

Professor Petra Amižić Jelovčić (University of Split) concluded by examining the need for specialised competencies in handling fuels such as hydrogen, ammonia, and methanol, the revision of the STCW Convention, and the responsibilities of maritime educational institutions.

#### 7<sup>th</sup> Session: Yachting Industry in the Adriatic – Legal Issues

Chaired by Professor Massimiliano Musi (University of Bologna and CMI Executive Councillor), the final session addressed legal issues affecting marinas, concessions, and nautical tourism.

Dr Mitja Grbec (University of Primorska) analysed the Slovenian legal framework governing marinas and concessions, recognising an effective lack of an organic ports law and underlining the need to fill this gap.

Dr Gordan Stanković (President of HDPP) and Agata Dajčić (University of Rijeka) examined the legal and political challenges surrounding concession extensions in Croatia and Italy, with reference to the Bolkestein Directive and Directive 2014/23/EU.

Dr Cristina Pozzi (University of Parma) presented "*Marinas, Concessions and Competition in the Adriatic under EU Strategy*", examining the legal and economic interplay between concessions, competition law, and the Directive 2006/123/EC within the framework of the EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR).

Finally, Andrej Jelenković and Petra Marijanović (Ilej & Partners) concluded the session with a case study from a Montenegrin marina – a boat fire incident raising issues of collision liability, ship arrest, limitation of liability, and maritime liens.

GIANDOMENICO MILILLO

## CRONACHE

### CONVEGNO «EMERGING AEROSPACE TECHNOLOGIES: LEGAL AND OPERATIONAL ASPECTS»

MESSINA 30 APRILE 2026

Il 30 aprile 2026, presso il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Messina, si è tenuto il Convegno internazionale dal titolo «*Emerging Aerospace Technologies: Legal and Operational Aspects*», organizzato dal CUST Euromed a conclusione della III edizione del Master di I livello in «*Airline Management and Regulation of the Aviation Industry*».

Il Convegno, di taglio interdisciplinare, ha visto la partecipazione di illustri docenti universitari, esperti del settore nonché rappresentanti di Eurocontrol, ENAC, ENAV, STASA e di società di gestione aeroportuale.

Dopo la *graduation ceremony*, i saluti istituzionali sono stati affidati alla Prof.ssa Cinzia Ingratoci, Vicedirettrice del Dipartimento di Giurisprudenza e Ordinaria di diritto della navigazione nell'Università di Messina.

I lavori del Convegno sono stati introdotti dalla Prof.ssa Francesca Pellegrino, Ordinaria di diritto aeronautico nell'Università di Messina e Direttrice del CUST Euromed e del Master, la quale ha, in apertura, espresso grande soddisfazione per i brillanti risultati raggiunti dai corsisti, italiani e stranieri, nonché ringraziato tutti i docenti del Master per l'eccellente lavoro svolto. La docente ha, quindi, illustrato la centralità del tema scelto alla luce delle nuove sfide del trasporto aereo e dell'attività spaziale, quali innovazione tecnologica, sostenibilità, sicurezza, *cybersecurity*, gestione del traffico globale, *new space economy* e l'esigenza di affrontarlo secondo un approccio integrato.

Dalla relazione su «*New horizons in aerospace training*», tenuta dall'Avv. Marco Di Giugno – Direttore delle Risorse Umane di ENAC e Docente a contratto presso l'Università di Salerno – è, infatti, emersa la necessaria sinergia tra accademia e mondo *aviation*. Il relatore ha sottolineato che il settore aerospaziale globale sta affrontando una

transizione strutturale senza precedenti, caratterizzata, da un lato, da una forte accelerazione tecnologica e, dall'altro, dalla carenza di risorse umane qualificate. Per rispondere all'esigenza di una formazione di alto livello, ha, quindi, proposto un adeguamento dei tradizionali modelli di formazione, che prevedano l'utilizzo dell'intelligenza artificiale e delle tecnologie immersive.

La seconda relazione, dal titolo «*Criminal guilt in the aviation of the future*», tenuta dal Cons. Pietro Antonio Sirena, già Presidente della IV sezione penale della Corte di Cassazione, ha esaminato il concetto di colpa e di responsabilità penale nell'ambito del settore aereo. Il relatore ha, quindi, auspicato – anche alla luce del caso del Boeing 737 MAX e alle sue implicazioni giuridiche negli USA – che i principi della *Just Culture* influenzino la legislazione italiana in materia di colpa penale.

Conclusa la sessione introduttiva, il successivo *panel*, dal titolo «*Aviation Regulatory Framework*», è stato presieduto dal Prof. Stefano Zunarelli, Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti nell'Università *Alma Mater Studiorum* di Bologna, il quale si è soffermato sul profondo cambiamento che sta attraversando il settore *aviation*, chiamato ad affrontare nuove sfide, non solo tecnologiche ed economiche, ma anche normative, in termini di gestione dello spazio aereo, integrazione digitale, regolamentazione delle nuove forme di mobilità, sostenibilità, *cybersecurity*.

La prima relazione, dal titolo «*EU Regulation of Artificial Intelligence and its Application to the Aviation Sector*» è stata affidata alla Prof.ssa Anna Konert, *Full Professor of Air Law* e Direttrice dell'*Institute of Air and Space Law* presso la *Lazarski University* di Varsavia, la quale ha evidenziato come il rapido sviluppo dell'intelligenza artificiale stia trasformando il settore dell'aviazione, creando opportunità e sfide normative. In particolare, ha sottolineato come sia necessario introdurre regole di certificazione dei sistemi basati sull'IA per affrontare il tema della responsabilità nelle decisioni automatizzate e per regolamentare in maniera efficace l'uso del *machine learning* (ML) in operazioni critiche per la sicurezza: si pensi, alla gestione del traffico aereo e la manutenzione predittiva (PdM). La docente ha, quindi, proposto l'elaborazione di standard armonizzati e una *governance* flessibile per supportare un'integrazione sicura e innovativa dell'IA nell'aviazione.

In linea di continuità, la relazione dal titolo «*Civil Liability for Automated Decision-Making in Aviation*» della Prof.ssa Maria Victoria Petit

Lavall, *Catedrática de Derecho Mercantil* presso l'*Universidad Jaume I de Castellón de la Plana*, la quale ha, in chiave critica, posto la questione se – a fronte dell'incalzante processo tecnologico – la vigente normativa di diritto aeronautico si possa considerare adeguata o se, al contrario, si renda necessaria un'efficace riforma. In questo contesto, ha operato un'attenta analisi della Direttiva (UE) 2024/2853 sulla responsabilità da prodotto difettoso, al fine di comprendere se la stessa sia idonea a disciplinare la responsabilità civile derivante dalle decisioni adottate autonomamente dalla macchina.

La relazione «*Cybersecurity in Air Law*» del Prof. José Manuel Martín Osante, *Catedrático de Derecho Mercantil* presso l'*Universidad del País Vasco* ha affrontato il tema della gestione del rischio informatico per le compagnie aeree, gli aeroporti e gli *air navigation service providers*. In tale prospettiva, il docente ha, dapprima, esaminato gli obblighi di notifica degli incidenti di sicurezza e le modalità di individuazione delle minacce e ha, successivamente, sottolineato la necessità di incentivare la cooperazione tra Stati e di provvedere ad una formazione mirata del personale, ispirata alla cultura della *cybersecurity*, al fine di rispondere efficacemente agli attacchi cibernetici.

L'analisi dell'attuale *framework* normativo è stato, altresì, approfondito dalla relazione «*UAS, New Technologies and Air Operations*» del Prof. Federico Franchina, Associato di diritto della navigazione nell'Università di Messina, il quale, premesse le divergenze strutturali esistenti tra i regimi di regolazione, rispettivamente, delle operazioni eseguite con aeromobili tradizionali e di quelle condotte senza pilota, ha esaminato il processo di armonizzazione tracciato dall'EASA alla luce della strategia dell'«*European Digital Sky*». Ha, quindi, analizzato le persistenti lacune concettuali relative alla triade operatore-pilota-equipaggio e l'incidenza del Regolamento (UE) 2024/1689 (*AI Act*) sull'assetto normativo del settore aereo.

Hanno fatto seguito gli spunti di riflessione proposti dalla dott.ssa Öykü Kurtpinar, *PhD Candidate* presso l'*Institute of Air and Space Law* (IIASL) dell'Università di Leiden, la quale, nella sua relazione, dal titolo «*Fitting Innovative Air Mobility into the Existing Aviation Ecosystem: Promise, Pressure, and Regulatory Design*», ha tratteggiato le future sfide della mobilità aerea.

Il *panel* si è concluso con la relazione dal titolo «*Product liability framework: a systemic perspective for aviation law*», tenuta dalla Dott.ssa

Emilia Vermiglio, Ricercatrice di diritto della navigazione nell'Università di Messina, la quale ha analizzato la Direttiva (UE) 2024/2853 sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi, con particolare attenzione alla sua applicazione ai droni e ai sistemi di intelligenza artificiale. La relatrice ha proposto un'interpretazione della direttiva alla luce del citato Regolamento UE sull'IA che, introducendo un approccio preventivo, basato sul rischio, consente di spostarsi dal piano della responsabilità a quello dell'*accountability*.

La seconda sessione è stata presieduta dal Dott. Roberto Di Carlo, già Direttore *Operations, Safety and Quality* di ENAV SpA, il quale ha premesso come l'impiego dell'IA nel settore dell'aviazione sia in costante ed inarrestabile crescita, con i rischi etici inevitabilmente connessi.

Ha affrontato questo tema il Com. Dario Catalisano, *Aviation Safety Expert*, nella sua relazione dal titolo «*Ethical and Responsible Innovation in Aviation*», dalla quale è emersa la necessità di considerare l'IA non come elemento funzionale isolato, ma come fattore che modifica e influenza le interfacce tra i componenti del sistema aeronautico, secondo il modello *SHELL*. In tale contesto, infatti – come puntualmente chiarito dal relatore – la questione etica non riguarda esclusivamente l'affidabilità o la trasparenza dell'IA, ma la sostenibilità dell'interazione tra uomo e sistema. È stato così suggerito un approccio in base al quale l'IA deve supportare la consapevolezza e la resilienza umana, piuttosto che sostituire l'uomo nei processi decisionali.

L'importanza del fattore umano nel settore aeronautico è stata oggetto anche della relazione «*Safe Automation and Human Factor in Aviation*», tenuta dal Com. Antonio Chialastri, Presidente del Centro Studi STASA, il quale si è occupato di ricostruire il ruolo dell'*human factor* alla luce delle nuove sfide globali del settore *aviation*, con particolare riferimento all'impiego di sistemi di automazione sempre più efficienti, anche in vista dell'implementazione della navigazione *outer space*.

La successiva relazione, dal titolo «*Aeronautical Meteorology in a Changing Aviation Environment*» del Dott. Arturo Cannito, *Climate Change Expert*, ha messo in luce come la progressiva, allarmante “tropicalizzazione” del bacino del Mediterraneo – che ha determinato fenomeni meteorologici estremi – impatti significativamente sulla sicurezza del volo, a causa di alterazioni nella struttura e nella velocità del getto atmosferico (*jet stream*). Di fronte ad un ambiente atmosferico sempre più incerto, il relatore ha suggerito un approccio olistico, che combini

innovazione, integrazione dei dati e sviluppo delle capacità umane, al fine di garantire che la meteorologia aeronautica continui a supportare in modo efficace un trasporto aereo sicuro ed efficiente.

La relazione dal titolo «*Emerging Technologies at Airports*» è stata tenuta dal Dott. Michele Bufo, Direttore Generale e *Accountable Manager* di SACAL S.p.A., che ha proposto un *focus* sull'impiego dell'IA in ambito aeroportuale, con riferimento ad alcune sperimentazioni in atto e, in particolare, alla mitigazione del rischio *bird strike*. In questo ambito – ha chiarito il relatore – sistemi avanzati, basati su *computer vision* e algoritmi di *machine learning* (es. BCMS), permettono il rilevamento, la classificazione e la previsione dei movimenti della fauna in tempo reale, migliorando significativamente la capacità di prevenzione e gestione del rischio rispetto agli approcci tradizionali, basati sull'osservazione umana diretta.

La relazione conclusiva del *panel*, dal titolo «*Can Just Culture Principles support Sustainable Innovation In Aviation?*», è stata svolta da Mariagiulia Previti, Dottoressa di ricerca in Scienze Giuridiche nell'Università di Messina, la quale – premessa la natura una e trina del concetto di sostenibilità (ambientale, economica e sociale) – ha espresso la necessità di indagare le modalità attraverso cui le misure di *disclosure* possano consentire un complessivo miglioramento del comparto aeronautico. La relatrice si è interrogata sulle ricadute di una segnalazione spontanea, da parte dell'operatore, di un *honest mistake*, in termini di tutela ambientale, di scelte economiche delle compagnie aeree e di fiducia collettiva verso la sicurezza del trasporto aereo.

La terza e ultima sessione dal titolo «*Legal Framework for Space Activities: the Impact of Technological Innovations*» è stata presieduta dalla Prof.ssa Elda Turco Bulgherini, Vice Presidente vicaria dell'Agenzia Spaziale Italiana e già Ordinaria di diritto della navigazione presso l'Università di Roma Tor Vergata, la quale ha introdotto il tema della regolamentazione delle attività commerciali nello spazio extra-atmosferico, alla luce della recente l. 13 giugno 2025, n. 89 che definisce un quadro normativo per l'accesso all'*outer space* da parte degli operatori nazionali.

La prima relazione, dal titolo «*Evolving International Regulation of Space Activities in Low Earth Orbit: the Sustainable Use of Microsatellites and Constellations*», è stata affidata al Prof. Nicolò Carnimeo, Associato di diritto della navigazione nell'Università Aldo Moro di Bari. Il relatore

ha esaminato i riflessi geopolitici e le questioni relative all'accesso equo e non discriminatorio allo spazio extra-atmosferico, evidenziando l'esigenza di un rafforzamento e di una progressiva sistematizzazione del diritto internazionale dei satelliti. In particolare, alla luce delle trasformazioni indotte dalla *new space economy*, sono stati affrontati i profili evolutivi della regolamentazione delle attività spaziali nell'orbita terrestre bassa (LEO) con riferimento alla problematica dei detriti spaziali e dei connessi rischi di collisione.

Dei profili legati alla sicurezza delle attività extra-atmosferiche si è occupato il Prof. Bruno Franchi, Associato di diritto aeronautico nell'Università di Modena e Reggio Emilia, già Presidente dell'ANSV, con una relazione dal titolo «*Space Activities: Safety Profiles*», che ha messo in luce le specifiche questioni di sicurezza poste dai c.d. "spazioplani". La relazione ha esaminato, in particolare, i seguenti aspetti: la certificazione degli *spaceplane*; le problematiche correlate alla gestione del traffico aereo e di quello aerospaziale; la competenza istituzionale in materia di inchieste di sicurezza nel caso di incidenti occorsi a tali mezzi.

Atteso il ruolo da protagonista assunto dall'Italia nel settore dell'economia dello spazio, la Prof.ssa Elisabetta Rosafo, Ordinaria di diritto della navigazione nell'Università di Roma Tor Vergata, nella sua relazione «*The New Italian Law on the Space Economy*», ha premesso che la recente legge sullo spazio rappresenta uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, stimolare l'innovazione tecnologica e garantire lo svolgimento sicuro e competitivo delle operazioni spaziali. Successivamente ha esaminato il rigido regime autorizzatorio cui è soggetto l'esercizio di qualsiasi attività spaziale, con un particolare *focus* sulle disposizioni in materia di responsabilità.

La successiva relazione, dal titolo «*The European Legal Framework and New Technologies*», affidata al Prof. Michele Comenale Pinto, Ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Sassari, si è concentrata sull'*EU Space Act*, uno dei recenti interventi del legislatore sovranazionale fondati sull'art. 189 TFUE, che sancisce la competenza dell'UE in materia di politica spaziale. In particolare, il relatore ha evidenziato come il documento intervenga lungo tre direttrici, sicurezza, resilienza e sostenibilità delle operazioni spaziali, relativamente alle quali vengono previsti obblighi di monitoraggio dei satelliti, *target* per la riduzione dei detriti orbitali, *standard* per la *cybersicurezza* di infrastrutture e dati spaziali.

La sessione si è chiusa con la relazione del Prof. Luca Ancis, Associato di diritto della navigazione nell'Università di Cagliari, dal titolo «*Space Debris and New Technologies*», il quale ha subito evidenziato come – a causa della crescente commercializzazione dello spazio e della conseguente congestione orbitale – sia aumentato il rischio di collisioni tra oggetti spaziali e la quantità di detriti. Il relatore ha, quindi, messo in luce come gli operatori spaziali stiano progressivamente adottando, su base volontaria, pratiche di autoregolamentazione, quali linee guida per la mitigazione degli *space debris* e per lo smaltimento di oggetti spaziali a fine vita.

L'evento si è concluso con le considerazioni di sintesi della Prof.ssa Cinzia Ingratoci, la quale ha sottolineato l'importanza – di fronte alle nuove sfide geopolitiche, economiche, sociali e ambientali – di un continuo, proficuo e fattivo confronto tra studiosi, operatori e istituzioni, come quello realizzato nel corso del Convegno di Messina.

MARIAGIULIA PREVITI



## **CRONACHE**

### **SEMINARIO «GLI ALGORITMI NEL TRASPORTO DI PERSONE E NEL TURISMO E LA COSIDDETTA PROFILAZIONE»**

ANCONA 8 MAGGIO 2026

L'8 maggio 2026 si è tenuto ad Ancona il seminario su «Gli algoritmi nel trasporto di persone e nel turismo e la cosiddetta profilazione», organizzato dal Dipartimento di management dell'Università degli studi Politecnica delle Marche, in occasione della presentazione dell'opera «Il trasporto di persone e il turismo organizzato», edito dalla Spa Lefebvre Giuffrè; il volume è stato curato dal Pres. Giuseppe Cricenti e dalla prof. ssa Chiara Tincani.

Il seminario è stato presieduto dal prof. Antonio Di Stasi, Preside della Facoltà di economia «Giorgio Fuà» dell'Università degli studi Politecnica delle Marche. Il Pres. Cricenti, Consigliere della Corte di Cassazione, ha ringraziato tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione del volume e ha illustrato il piano dell'opera, soffermandosi sull'importanza per il mondo forense di una ricerca che comprenda sia la disciplina sul trasporto di persone, sia quella sul turismo, considerata la diffusa microconflittualità che ha reso rilevanti tali temi; difatti, nell'attuale sistema, il turismo è concepito quale combinazione di più servizi, la scelta del mezzo è funzionale al raggiungimento dell'obiettivo finale e spesso il trasferimento assume un ruolo centrale. Pertanto, deve essere esaminato dal punto di vista del turista, così che si discuta del danno da vacanza rovinata e del risarcimento per la perdita o il ritardo nella riconsegna del bagaglio e per la cancellazione del volo o in seguito al negato imbarco.

La relazione introduttiva è stata svolta dalla prof. ssa Tincani, la quale ha sottolineato come l'introduzione di meccanismi di intelligenza artificiale abbia interessato anche il turismo e il trasporto, e ciò ha sollecitato riflessioni sulla loro compatibilità con la tutela del consumatore. In particolare, la relazione si è incentrata sulle questioni conseguen-

ti alla determinazione del corrispettivo con l'uso degli algoritmi e con la cosiddetta profilazione. Si sono esaminati gli interventi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in particolare con riguardo all'algoritmo di determinazione del corrispettivo nel trasporto aereo e si è messa in luce l'impossibilità per l'Autorità di conoscere la struttura interna dei complessi modelli matematici utilizzati dalle imprese per la fissazione dinamica del compenso; pertanto, si è sottolineata la difficoltà di cogliere profili di illegittimità nei sistemi di intelligenza artificiale utilizzati per la profilazione e il calcolo del corrispettivo. La conclusione è stata confermata alla luce di una lettura congiunta dei regolamenti dell'Unione europea, che, ponendo l'accento sulla comprensione del funzionamento dell'algoritmo, non hanno raggiunto l'obiettivo di garantire una effettiva tutela al consumatore.

La tesi sostenuta dalla prof. ssa Tincani è stata confermata dal prof. Marco Cucculelli, ordinario di economia applicata, presso l'Università degli studi Politecnica delle Marche. Muovendo da una analisi economica, il prof. Cucculelli ha, in modo articolato e approfondito, spiegato la difficoltà di capire i percorsi attraverso i quali siano raccolti ed elaborati i dati personali dai sistemi di intelligenza artificiale; molte informazioni sono utilizzate senza che i destinatari dei messaggi ne abbiano contezza. Il relatore ha messo in luce le conseguenze organizzative di tali meccanismi sulla attività aziendale e ha fornito un chiaro quadro di varie iniziative delle imprese turistiche, con dati statistici di grande complessità.

Il prof. Stefano Pollastrelli, ordinario di diritto dei trasporti e della navigazione presso l'Università degli studi di Macerata, ha esposto, con articolati richiami giurisprudenziali, la disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto terrestre e ha messo in evidenza i punti critici derivanti dall'uso dell'algoritmo applicato alle autovetture a guida autonoma, ricostruendo la regolazione tradizionale della responsabilità e indagando sui possibili profili innovativi e sull'idoneità dei principi tradizionali a garantire le trasformazioni nella conduzione del veicolo.

Il prof. Luca Ancis, associato di diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Cagliari, si è riallacciato all'intervento del prof. Cucculelli e si è soffermato su alcuni modelli di applicazione dell'algoritmo di fissazione dinamica delle tariffe nel settore del trasporto aereo, soprattutto da parte delle compagnie cosiddette *low cost* e sul carattere

decettivo di tali meccanismi, in quanto i passeggeri, spesso, non si avvedono della natura manipolativa delle offerte; infatti, queste strategie possono nascondere od oscurare informazioni rilevanti, quali i costi aggiuntivi, oppure indicare un compenso in apparenza basso, a cui in modo progressivo si aggiungano costi, tasse o importi di varia natura. Chi prenoti un volo può essere attratto e iniziare la procedura sebbene non si renda conto del fatto che, quando completi i moduli a lui sottoposti, il compenso diventerà più elevato del previsto. Con una piena conoscenza del fenomeno, il prof. Ancis ha messo in luce i punti critici applicativi, di notevole importanza.

Il prof. Gianfranco Benelli, associato di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università degli studi di Sassari, ha presentato una relazione sulla legge n. 34 del 2026 che ha l'obiettivo di contrastare le recensioni *on line* illecite relative a prodotti, prestazioni e servizi offerti dalle imprese della ristorazione e dalle strutture del settore turistico in Italia. La disciplina vuole garantire l'attendibilità delle valutazioni, provenienti da chi abbia utilizzato o acquistato il prodotto o il servizio. Così, non è legittima la recensione qualora siano trascorsi più di due anni fra il viaggio e la sua pubblicazione o se sia resa a fronte della promessa di sconti, vantaggi o incentivi da parte del fornitore. La regolazione proibisce la compravendita, a qualsiasi titolo, di recensioni *on line*. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sentiti l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, il Garante per la protezione dei dati personali, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e il Ministero del turismo, con proprio provvedimento, deve predisporre apposite linee guida che orientino le imprese nell'adozione di accorgimenti idonei ad assicurare il rispetto dei requisiti di liceità delle recensioni. Il prof. Benelli ha sottolineato l'eccessiva articolazione del procedimento, con il rischio di disincentivare l'uso delle piattaforme come strumento per offrire suggerimenti su strutture o servizi turistici di cui si chiedi una valutazione.

Le conclusioni sono state affidate al prof. *Senior* Alfredo Antonini, ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università degli studi di Udine, il quale si è complimentato con tutti per le sollecitazioni e per gli stimolanti spunti offerti. Ha ripreso il fondamento del diritto dei trasporti e le ragioni della sua identificazione e ha sottolineato come tale acquisizione sia la premessa di una riflessione estesa al turismo, anche a proposito delle innovazioni tecniche. Ha

concordato sull'impossibilità di garantire la cosiddetta trasparenza nell'uso dell'algoritmo e ha condiviso le preoccupazioni manifestatesi nell'ambito del seminario.

CHIARA TINCANI

## CRONACHE

### CONVEGNO «DIRITTO PENALE DELLA NAVIGAZIONE AD OLTRE OTTANTA ANNI DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE»

VENEZIA 15 MAGGIO 2026

Il 15 maggio 2026 si è tenuto a Venezia, presso l'auditorium dell'Ordine degli avvocati, un convegno di studi multidisciplinare sul diritto penale della navigazione. L'incontro è stato organizzato dal Consiglio dell'ordine, dalla fondazione Feliciano Benvenuti e dalla locale Camera penale.

Ad aprire l'evento sono stati i saluti istituzionali di Tommaso Bortoluzzi, presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati della città lagunare, Gianluca Sicchiero, presidente della Fondazione Benvenuti, e Renato Alberini, presidente della locale Camera penale, i quali hanno espresso vivo apprezzamento per l'iniziativa, sottolineando l'importanza del diritto penale della navigazione soprattutto in un contesto particolare come quello di Venezia.

I lavori sono stati introdotti dal dott. Gabriele Civello, ricercatore di diritto penale nell'Università di Cagliari, che nel suo intervento ha richiamato l'attenzione sulla necessità di non ridurre il diritto ad un mero insieme di regole, procedure e adempimenti.

La professione forense, ha affermato, rischia infatti di diventare sempre più arida, dominata dalla burocrazia, dalle logiche economiche e dalla tecnologia. Quest'ultima, nata come strumento al servizio dell'uomo, sembra talvolta prendere il sopravvento. Da qui l'esigenza di riflettere sul senso più profondo del diritto e sul ruolo dell'avvocato, ricordando che al centro dell'esperienza giuridica devono rimanere le persone, e non soltanto i sistemi informatici, le sentenze o i vari automatismi attualmente in uso. Anche il dibattito sull'intelligenza artificiale ci ricorda che ogni innovazione deve restare il più possibile a misura d'uomo.

In tale prospettiva, ha aggiunto, incontri come quello odierno servo-

no a mantenere viva una cultura giuridica non solo pratica, ma anche umana. La scelta di parlare di diritto penale della navigazione a Venezia assume un significato particolare, rappresentando un modo per riscoprire un tema fondamentale, legato alla storia e all'identità stessa della città.

Per queste ragioni si è scelto di dedicare l'incontro ad un tema certamente specialistico, ma tutt'altro che marginale, soprattutto in una città come Venezia, storicamente legata alla navigazione. Considerato che da tempo il diritto penale della navigazione non costituiva oggetto di specifici momenti di approfondimento, si è deciso di invitare tre esperti giuristi, due di estrazione accademica e un professionista.

Il dott. Civello ha dunque dato la parola al prof. Luca Ancis, associato di diritto della navigazione nell'Università di Cagliari, il quale ha innanzi tutto evidenziato come il codice della navigazione sia sorto in un contesto storico in cui si avvertiva l'esigenza di raccogliere in un sistema unitario regole antiche, prassi marittime e nuove esigenze.

La parte penale del codice, ha affermato, risponde ad una ragione molto concreta. La nave e l'aeromobile non sono luoghi ordinari, ma comunità organizzate che si muovono in ambienti ostili, lontani dalla terraferma e spesso isolati. Per questo il legislatore ha previsto regole speciali, diverse da quelle comuni, capaci di tutelare in modo più intenso la sicurezza della navigazione, la disciplina di bordo, l'autorità del comandante, la vita delle persone e l'interesse pubblico, in tutte le sue possibili declinazioni.

In mare o in volo, infatti, molte situazioni assumono una rilevanza particolare. Da qui la necessità di una disciplina peculiare in materia, fra le altre cose, di perdita della nave, emergenza e stato di necessità, mantenimento dell'ordine a bordo, soccorso e responsabilità del comandante. Sotto questo aspetto l'approccio seguito dal legislatore del 1942 è stato, da un lato, quello di identificare fattispecie del tutto peculiari, come quella dell'abbandono della nave in pericolo, dall'altro di prevedere circostanze aggravanti per reati comuni commessi a bordo o durante la navigazione.

Gravi vicende avvenute negli ultimi anni – dal caso *Enrica Lexie* a quello della *Jolly Nero*, fino al naufragio della *Costa Concordia* – dimostrano come tali disposizioni non siano affatto astratte, finendo per confrontarsi con eventi drammatici.

Al centro di tali accadimenti si colloca generalmente la figura del comandante, chiamato ad assumere decisioni rapide in situazioni di

particolare complessità, esercitando ampi poteri cui corrispondono responsabilità altrettanto gravose. Il tema diventa ancora più delicato nelle ormai sempre più frequenti ipotesi di soccorso in mare. In tali circostanze il comandante è chiamato a trovare un equilibrio difficile tra il dovere di salvare vite umane e quello di non mettere in pericolo la propria nave e l'equipaggio a bordo.

Il diritto penale della navigazione, ha concluso il prof. Ancis, è una sorta di «sistema nel sistema», con una propria autonomia, giustificata dalla particolarità dell'ambiente in cui opera. Ciò non significa, tuttavia, che debba restare statico ed immobile. Alcune norme, soprattutto quelle risalenti al testo originario del codice e quelle di carattere disciplinare, cominciano infatti a mostrare il peso del tempo e richiedono un'attenta riflessione sulla necessità di un rapido aggiornamento. La sfida consisterà nel conservare la specialità del settore, assicurando al contempo la coerenza con la sensibilità giuridica e sociale del presente.

Ha dunque preso la parola il prof. Attilio Nisco, professore associato di diritto penale nell'Università di Bologna, il quale si è soffermato sui profili penali dell'obbligo di soccorso in mare come aspetto del diritto penale di crescente attualità, per via delle tragiche vicende occasionate dai flussi migratori lungo le rotte del Mediterraneo.

Il relatore ha evidenziato, in premessa, come il tema coinvolga delicate questioni di diritto marittimo, diritto penale e diritto internazionale. Sono state richiamate, in particolare, le principali disposizioni a garanzia del corretto adempimento dell'obbligo di soccorso, nella specie gli art. 1155 e 1158 c. nav., oggetto di due recenti ed interessanti pronunce della Cassazione (nei casi *Atreus* e *Asso28*).

Le strategie di contrasto al fenomeno delle migrazioni, ha aggiunto, hanno poi fatto emergere un secondo profilo: l'effetto esimente dell'obbligo di soccorso rispetto ai reati connessi all'immigrazione illegale, contestati, in numerose vicende, ai comandanti di navi impegnate nel soccorso sistematico di migranti.

Il prof. Nisco ha evidenziato come, inizialmente, la giurisprudenza avesse invocato lo stato di necessità (art. 54 c.p.) al fine di scriminare la condotta del comandante che avesse portato a termine l'operazione di soccorso discostandosi dalle indicazioni delle autorità SAR competenti (in particolare, con riferimento al *place of safety*).

Con la decisione *Sea Watch 3*, la Cassazione, all'esito di un'approfondita ricostruzione delle fonti internazionali del dovere di soccorso, ha tut-

tavia inquadrato la fattispecie nell'adempimento di un dovere, offrendo così ai comandanti un parametro applicativo più chiaro e determinato.

La relazione si è poi soffermata sulle sanzioni amministrative recentemente introdotte a presidio delle regole di condotta sul corretto svolgimento delle operazioni.

È stata quindi commentata la sentenza della Corte costituzionale n. 101/2025, avente ad oggetto il comma 2-*sexies* dell'art. 1 d.l. 21 ottobre 2020 n. 130, per la supposta violazione dell'art. 25 cost., in particolare del principio di determinatezza, e degli art. 10 e 117, nonché 3 e 27 cost., sul principio di proporzionalità e sulla finalità rieducativa della sanzione sostanzialmente penale.

Pur riconoscendo i meriti della pronuncia, che fa salva la disposizione citata alla luce di un'interpretazione conforme al diritto internazionale, il relatore ha evidenziato i persistenti tratti di criticità di una disciplina affetta da un ineliminabile tasso di indeterminatezza.

In seguito, ha preso la parola l'avv. Augusto Palese del foro di Venezia, che ha ulteriormente ribadito l'aspetto della multidisciplinarietà del diritto penale della navigazione.

Chi si occupa di questa materia, ha infatti affermato, non può limitarsi alla conoscenza del solo settore penale, perché ogni vicenda nautica coinvolge spesso profili civilistici, assicurativi, lavoristici e risarcitori. Quando un cliente subisce o provoca un sinistro in mare (o, se si pensa a Venezia, in laguna) ha infatti bisogno di una risposta complessiva e non frammentata tra più ambiti separati.

Diventa quindi essenziale scegliere consulenti tecnici competenti, capaci di ricostruire correttamente la dinamica dell'incidente e orientare le valutazioni processuali. Anche i contratti assicurativi assumono un ruolo decisivo: bisogna verificare coperture, clausole di rivalsa, obblighi di denuncia e termini di prescrizione, spesso diversi da quelli ordinari.

Numerose vicende avvenute nella laguna veneta mostrano in maniera evidente tale complessità. In queste situazioni l'avvocato deve muoversi contestualmente sul piano penale, civile e assicurativo, valutando querele, transazioni, risarcimenti e tutte le possibili strategie difensive.

Alcuni istituti processuali, come l'oblazione, la messa alla prova e la particolare tenuità del fatto, possono avere grande rilievo pratico anche nei reati previsti dal codice della navigazione.

Tra le fattispecie di più frequente contestazione vi sono il comando senza abilitazione, l'inosservanza delle norme sulla circolazione e

l'alterazione del conducente. Quest'ultima richiede accertamenti seri e scientifici, perché non basta rilevare la presenza di alcol o sostanze stupefacenti, essendo necessario comprendere se tali sostanze abbiano davvero inciso sulla capacità dell'imputato.

L'avv. Palese ha evidenziato anche le differenze, non sempre lineari, tra disciplina nautica e disciplina stradale, aggiungendo che negli ultimi anni il legislatore ha finito per avvicinare i due settori, soprattutto in tema di lesioni colpose e incidenti. Quello in esame resta comunque un settore molto complesso, nel quale, tra le altre cose, la responsabilità del comandante può assumere contorni particolarmente rigorosi, e dove ogni elemento tecnico può incidere sull'esito del processo. Occorre pertanto mantenere sempre presente che il diritto della navigazione richiede una visione ampia, pratica e integrata. Solo in questo modo sarà possibile affrontare correttamente casi che, pur nascendo sull'acqua, coinvolgono campi diversi del diritto.

La conclusione dei lavori è stata preceduta dall'intervento di Luigi Ravagnan, avvocato del foro di Venezia, che si è soffermato sulla delicata posizione del comandante di nave, sottolineando la centrale rilevanza assunta dal diritto penale della navigazione negli oltre quaranta anni di esperienza professionale svolta.

Il convegno di Venezia è riuscito così ad offrire un quadro articolato di una materia specialistica, ma di grande rilievo pratico, nella quale tradizione marittima, responsabilità penale, sicurezza della navigazione e tutela della persona continuano a intrecciarsi in modo particolarmente intenso.



## CRONACHE

### CONVEGNO «INCERTEZZA GEOPOLITICA E TRAFFICI MARITTIMI SOSTENIBILITÀ E ASSICURAZIONE»

MESSINA 18 MAGGIO 2026

L'Università di Messina ha celebrato il *Woman Maritime Day* – giornata istituita dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) che, ogni 18 maggio, invita ad una riflessione sulla condizione femminile nel settore della navigazione – con un confronto interdisciplinare sulle problematiche attuali del trasporto marittimo.

Se infatti gli attori istituzionali e le Associazioni coinvolte, a partire dalla WISTA (*Woman International Shipping and Trading Association*) lavorano ogni giorno per promuovere la parità di genere in un ambito tradizionalmente dominato dalla componente maschile, crisi come quella dello Stretto di Hormuz sviscerano le prospettive di successo e l'efficacia di alcune delle iniziative a cui sono affidati gli obiettivi di sviluppo e tutela della presenza femminile nella navigazione.

In tale quadro, le cattedre di Diritto della navigazione dell'Università di Messina hanno inteso dedicare l'incontro organizzato per ricordare il *Woman Maritime Day 2026* al tema «*Incertezza geopolitica e traffici marittimi: sostenibilità e assicurazione*», un confronto a più voci tra giuristi, economisti, ma anche rappresentanti delle Istituzioni, operatori, armatori e sindacati.

Dopo i saluti istituzionali dei direttori dei dipartimenti di giurisprudenza ed economia dell'ateneo peloritano, dell'autorità di sistema portuale dello stretto e della capitaneria di porto, la prof.ssa Cinzia Ingratoci, ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti e promotrice dell'iniziativa, ha aperto i lavori illustrando le ragioni del tema e la sua rilevanza nella prospettiva del diritto internazionale e delle assicurazioni marittime.

Dall'inizio della guerra con Israele e Stati Uniti, l'Iran ha infatti utilizzato lo stretto di Hormuz come un'arma, ostacolando il transito attraverso questo snodo strategico delle rotte internazionali per impe-

dire il flusso di materie prime fondamentali. Il risultato è una paralisi logistica dalle proporzioni drammatiche che bene esprime quanto la possibilità di gestire punti nevralgici della rete dei trasporti sia in grado di tradurre l'instabilità geopolitica in un concreto danno per l'economia mondiale. Un danno che si propaga in tempo reale dai costi energetici a quelli delle catene industriali globali, dalla sicurezza alimentare ai prezzi al consumo, dai *data center* all'aeronautica civile.

Al tempo stesso, la crisi dello stretto di Hormuz rappresenta un nuovo punto di rottura nella fiducia sulla tenuta della globalizzazione e sulla capacità di intervento delle organizzazioni internazionali nella gestione delle crisi, con una crescente affermazione dell'esercizio di sovranità isolate. Il blocco iraniano e il contro-blocco statunitense hanno, infatti, creato un pericoloso precedente per altri *choke point* strategici, come Panama e Taiwan, assestando l'ennesimo colpo al diritto internazionale, per le reiterate violazioni del principio della libertà di navigazione.

Come sottolineato dalla relatrice, il regime giuridico dello stretto di Hormuz è particolarmente complesso, in quanto le sue acque ricadono interamente nel mare territoriale di Iran e Oman. In tale quadro, non solo l'Iran non è parte della Convenzione di Montego Bay, che non ha mai ratificato, ma lo stesso ha sempre negato la natura consuetudinaria del diritto di passaggio in transito, istituto che regola l'attraversamento degli stretti della navigazione internazionale a tutela della libertà di navigazione. Secondo Teheran, infatti, lo stretto di Hormuz rimane soggetto al diverso regime del passaggio inoffensivo non sospensibile, pure previsto dalla Convenzione di Montego Bay, che riconosce però allo stato rivierasco più incisivi poteri di intervento, potendo sottoporre l'attraversamento dell'area a condizioni, restrizioni, limitazioni, in particolare per le navi da guerra straniere. Resta inteso però che, anche secondo l'interpretazione più restrittiva, il «nucleo minimo» del passaggio inoffensivo non sospensibile attraverso gli Stretti internazionali non consente l'imposizione di blocchi, formali o surrettizi, della navigazione.

Al di là di una formale chiusura dello Stretto, che al momento invero non si rinviene, la sfida giuridica contemporanea risiede, piuttosto, nella individuazione dei possibili strumenti di tutela contro ciò che può essere definito come una «chiusura funzionale» o «interruzione in zona grigia».

In tale quadro, il riflesso economico delle condotte poste in essere per controllare i traffici di attraversamento è ancora più drammatico:

i mercati dell'assicurazione marittima, in particolare, reagiscono alla percezione di un incremento del rischio e delle difficoltà di quantificazione dello stesso, determinando un sostanziale «fermo in porto» delle navi, anche ben oltre lo Stretto di Hormuz. Basti pensare all'attivazione, da parte di un colosso come MSC, della clausola «End of Voyage», che consente lo scarico nel porto sicuro più vicino, con trasferimento dei costi e delle responsabilità sugli interessati al carico.

A questo punto, il diritto internazionale del mare si intreccia direttamente con il diritto delle assicurazioni marittime e coinvolge questioni inerenti al sistema di allocazione in concreto delle perdite.

La prima sessione dei lavori, presieduta dalla prof.ssa Francesca Pellegrino, ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università degli studi di Messina, ha trattato i profili inerenti all'impatto delle condizioni geopolitiche sulle principali clausole assicurative. Il prof. Francesco La Fata, docente di diritto assicurativo nell'Ateneo peloritano, ha ripercorso il ruolo delle assicurazioni marittime come principale strumento di gestione dei rischi della navigazione, con particolare riferimento alle polizze corpi e macchine basate su formulari standard anglosassoni, sviluppati nel mercato londinese. Il relatore si è quindi soffermato sul quadro normativo di riferimento, richiamando l'art. 521 del codice della navigazione e affrontando il tema del rischio guerra, generalmente escluso dalla copertura assicurativa ordinaria ai sensi dell'art. 1912 del codice civile, salvo l'operatività di specifiche clausole *war risks*. A chiusura del suo intervento, il prof. La Fata ha prospettato possibili soluzioni *de iure condendo* per l'adeguamento della disciplina assicurativa ai rischi derivanti dall'attuale scenario geopolitico nei teatri marittimi.

Quindi, il dott. Mark Brattman, Claims Director della International Transport Intermediaries Club Ltd., si è soffermato sul tema della guerra e delle sanzioni internazionali, evidenziando come il conflitto armato non determini, di per sé, l'automatica esclusione della copertura assicurativa nell'ambito della responsabilità professionale. Un maggiore impatto operativo è, invece, riconducibile ai regimi sanzionatori internazionali, i quali impongono stringenti obblighi di *compliance* in capo ai soggetti coinvolti. In tale quadro, i principali strumenti assicurativi del settore marittimo (P&I, corpi e macchine, cargo, *war risks* e coperture di responsabilità professionale) possono ancora costituire delle risposte alle criticità connesse all'attuale scenario geopolitico, soprattutto se tut-

ti gli operatori della filiera saranno in grado, nello scrupoloso rispetto degli obblighi di *due diligence*, di contribuire alla prevenzione e mitigazione dei rischi.

A chiusura della sessione il prof. Federico Franchina, associato di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università di Messina, ha affrontato il tema dell'evoluzione delle assicurazioni marittime e del ruolo centrale dei P&I Club nell'attuale contesto di crisi, evidenziando come il settore assicurativo costituisca oggi un osservatorio privilegiato delle trasformazioni del commercio marittimo globale. Particolare attenzione è stata dedicata all'impatto delle sanzioni internazionali e ai conseguenti obblighi di *compliance*, che hanno progressivamente trasformato il ruolo degli assicuratori e dei P&I Club, sino a renderli soggetti attivi del controllo regolatorio, con rilevanti ricadute operative sulle coperture assicurative e sulla gestione dei traffici marittimi. Infine, il relatore ha affrontato il tema dei *war risks* e delle aree ad alto rischio, nonché il fenomeno della cosiddetta «flotta ombra».

Ha fatto seguito l'intervento del dott. Luca Bradimante, in rappresentanza di Assarmatori, il quale ha evidenziato le principali criticità operative affrontate dalla categoria nell'attuale contesto internazionale. Il settore dello *shipping* è infatti spesso percepito come una «forza invisibile», che emerge all'attenzione pubblica solo in occasione di crisi globali, quali la pandemia da Covid-19, il conflitto russo-ucraino e le tensioni nello Stretto di Hormuz. La sospensione delle coperture *war risks* non comporta automaticamente l'assenza di assicurazione, ma impone agli armatori tempi di adeguamento o la ricerca di nuove soluzioni, in un contesto in cui l'elevato livello di rischio rende comunque complesso garantire condizioni operative adeguate. In questo senso un ruolo significativo assumono anche le nuove sfide legate alla sostenibilità, come l'elettrificazione delle banchine portuali che comporterà nuove esigenze e la necessità di sviluppare coperture più integrate, in grado di gestire i rischi derivanti dall'interazione tra nave, infrastrutture portuali e sistema energetico, anch'esso possibile bersaglio in contesti di crisi globale.

Nel secondo panel, dedicato a «*L'impatto economico dell'incertezza geopolitica*», moderato dalla prof.ssa Adele Marino, associata di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università di Messina, è intervenuto il Prof. Carlo Vermiglio, ordinario di economia aziendale presso lo stesso Ateneo. Il relatore ha affrontato, da una prospettiva economica, il tema dei rischi catastrofali, soffermandosi sulla gestione delle crisi

e sulla capacità delle organizzazioni di sviluppare adeguati strumenti di resilienza. Le imprese, chiamate a rafforzare la cultura del rischio in situazioni di incertezza, puntano a sviluppare le capacità di pianificazione funzionali a quell'approccio preventivo positivamente sperimentato in Italia in occasione della gestione delle numerose crisi idrogeologiche.

Il punto di vista dell'amministrazione di bandiera è stato rappresentato dalla dott.ssa Rachele Andreani, *Head of Marine Operation and Compliance Division* presso *Maritime Cook Islands*, che ha illustrato le principali criticità che emergono nella gestione operativa delle crisi marittime internazionali. La relattrice ha evidenziato come, in tali circostanze, la priorità assoluta sia rappresentata dalla tutela dei marittimi e dalla salvaguardia della loro sicurezza. A tal fine, l'amministrazione di bandiera è chiamata ad attivare tempestivamente procedure di monitoraggio e coordinamento, contattando direttamente le navi interessate, i comandanti e gli armatori, al fine di valutare i rischi e adottare le misure più adeguate. L'esperienza ha riportato un quadro normativo che presenta ancora rilevanti criticità sul piano della regolazione degli strumenti di coordinamento internazionale, rendendo necessaria e urgente l'adozione di procedure condivise e di meccanismi di risposta più efficaci per garantire una gestione tempestiva delle crisi e una maggiore tutela delle persone coinvolte.

Quindi, la dott.ssa Alice Aiello, *Intelligence Analyst* presso *Praesidium International/M.A.R.E.TM*, ha illustrato la piattaforma aziendale dedicata al monitoraggio, in tempo reale, degli eventi e degli incidenti marittimi, evidenziandone l'importanza nell'analisi dei rischi geopolitici che incidono sul settore dello *shipping*. Il rischio da valutare non deriva, soltanto da possibili attacchi diretti, ma anche dall'incertezza generata da minacce di blocchi e restrizioni operative che condizionano le decisioni degli operatori. L'analisi ha altresì messo in luce gli effetti delle misure adottate dai diversi attori internazionali presenti nell'area, comprese le operazioni di scorta per alcune categorie di navi, evidenziando come tali dinamiche influenzino profondamente i traffici commerciali e le strategie di gestione operativa. A chiusura del panel, il dott. Giuseppe Trizzino, *CEO Praesidium International* – Roma, ha illustrato l'evoluzione delle strategie degli attori internazionali nell'approccio alla sicurezza marittima, evidenziando come il modello tradizionale, basato sulla singola risposta a minacce fisiche, non sia più adeguato nell'attuale contesto geopolitico. In particolare, il relatore ha descritto il passag-

gio da un sistema reattivo ad uno fondato sull'*intelligence*, sull'analisi tempestiva delle informazioni e sull'impiego di tecnologie avanzate, inclusi strumenti supportati dall'intelligenza artificiale, con l'obiettivo di anticipare gli scenari e migliorare la protezione di navi ed equipaggi.

Dalle conclusioni, affidate alla dottoressa Maria Giovanna Cacopardi, raccomandataria marittimo in Messina, *WISTA International Member* e co-organizzatrice dell'evento, è emerso quanto il caso dello Stretto di Hormuz abbia svelato i molteplici aspetti dei potenziali conflitti giuridici che possono affiorare, su scale e livelli diversi, in condizioni di incertezza geopolitica: sul piano del diritto internazionale emergono questioni relative alla legittimità delle restrizioni alla libertà di navigazione, quesiti inerenti alla proporzionalità del diritto di difesa e dubbi circa la tenuta dei divieti che dovrebbero tutelare le navi mercantili da attacchi indiscriminati. Sul piano del diritto commerciale e assicurativo la questione ha aperto il dibattito, principalmente, sulla copertura dei rischi di guerra, un istituto da rileggere in chiave moderna.

Per questa ragione, la risposta alla crisi di Hormuz non può basarsi esclusivamente su riaffermazioni astratte della libertà di navigazione. È necessario un approccio giuridico integrato capace di sancire un minimo comune denominatore nelle regole applicabili agli stretti, preservare corridoi sicuri per la navigazione neutrale e riconoscere che la stabilità assicurativa costituisce una componente essenziale della libertà dei traffici e, quindi, della sicurezza operativa, economica e produttiva globale.

MICHELA PANDOLFINO

## CRONACHE

### CONVEGNO: «REGATE VELICHE: ORGANIZZAZIONE, GESTIONE, RESPONSABILITÀ», IN MEMORIA DELL'AVV. FABRIZIO DEVESCOVI

TRIESTE 5 GIUGNO 2026

Nella sede della Lega Navale Italiana, Sezione di Trieste, il 5 giugno 2026 si è tenuto il convegno intitolato «Regate veliche: organizzazione, gestione, responsabilità», organizzato dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM) – Comitato Regionale di Trieste, dalla Federazione Italiana Vela (FIV) e dalla Lega Navale Italiana, Sezione di Trieste.

L'evento, in memoria dell'avv. Fabrizio Devescovi, ha riunito magistrati, avvocati, docenti universitari, tecnici federali e rappresentanti delle autorità marittime attorno ai molteplici profili giuridici che caratterizzano l'attività velica agonistica.

Il convegno è stato inaugurato dai saluti istituzionali dei rappresentanti degli enti organizzatori e delle autorità intervenute, tra cui il Presidente della Lega Navale Italiana Sezione di Trieste, Roberto Benedetti, il prof. avv. Alfredo Antonini, in qualità di Presidente del Comitato Regionale di Trieste dell'AIDIM, il Presidente dell'AIDIM avv. Giorgio Berlingieri e il Presidente della FIV, XIII Zona, Adriano Filippi, ai quali si sono aggiunti i saluti del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI), Sezione F.V.G. e dell'Ordine degli Avvocati di Trieste.

L'apertura degli interventi scientifici è stata preceduta dalla toccante commemorazione dell'avv. Fabrizio Devescovi, con le parole del prof. avv. Antonini e del prof. avv. Massimo Bianca, e dall'introduzione del dott. Arturo Picciotto, Presidente di Sezione Civile presso la Corte d'Appello di Trieste, che ha presieduto e moderato l'intera conferenza, il quale ha ricordato la centralità di Trieste nello sviluppo del diritto del diporto nautico in Italia, anche nella sua connotazione agonistica.

Il primo intervento intitolato «Autorizzazioni, controlli e safety: il ruolo della Guardia Costiera» è stato dedicato ai profili pubblicistici del-

la regolazione delle manifestazioni nautiche, con particolare riferimento al ruolo della Guardia Costiera.

Il Capitano di Vascello Riccardo Cozzani si è soffermato sullo strumento tipico dell'ordinanza marittima, ponendo in evidenza le criticità di coordinamento tra i diversi circondari marittimi, il rischio di sovrapposizione di discipline provenienti da enti differenti (regione, comune, autorità portuale) e la coesistenza di ordinanze riferite a sotto-materie diverse, quali il diporto ludico-ricreativo, la pesca sportiva e le regate. Il Capitano di Corvetta Leo Spina ha quindi illustrato il Regolamento per la disciplina delle manifestazioni sportive e ludico-ricreative nell'ambito del Circondario Marittimo di Trieste, che prevede la suddivisione del circondario in aree nautiche predefinite, garantendo chiarezza nella pianificazione, nel controllo e nell'utilizzo degli spazi marini.

Intervenuto in collegamento telematico, il prof. avv. Gianfranco Benelli, Professore associato di diritto della navigazione e dei trasporti presso l'Università degli Studi di Sassari, nel contributo *«Organizzazione della regata: rapporti giuridici, soggetti responsabili, clausole di esonero»*, ha quindi affrontato il tema dell'organizzazione della regata sotto il profilo dei rapporti giuridici tra i soggetti coinvolti. La regata, intesa come manifestazione sportiva agonistica, all'interno della cornice generale posta dall'art. 30 del codice della nautica da diporto, è disciplinata dalle Racing Rules of Sailing (RRS) 2025-2028 approvate dalla World Sailing e recepite dalla FIV, dalle normative di classe e dai provvedimenti del comitato di regata (a differenza delle c.d. «veleggiate» a carattere ludico-promozionale per cui vengono in rilievo il COLREG 72 e la Normativa FIV per le Manifestazioni Veliche del Diporto). Il relatore ha precisato che il rapporto tra regatante e comitato organizzatore si instaura mediante un contratto atipico di partecipazione all'evento sportivo che sorge con l'iscrizione e comporta l'adesione al bando, alle istruzioni di regata e a tutte le prescrizioni imposte dall'organizzazione. Le clausole di esonero della responsabilità, assai diffuse nella prassi, trovano il loro fondamento nel principio di autoreponsabilità del partecipante, ma incontrano il limite dell'art. 1229 c.c., che non ammette l'esonero di responsabilità nei casi di dolo o colpa grave.

L'avv. Filippo Schiavon – con l'intervento *«Responsabilità nella partecipazione alle regate tra ordinamento generale, disciplina diportistica e regole di regata»* – ha delineato tre distinte sfaccettature di responsabilità nel contesto delle regate veliche alla luce del diritto comune,

del diritto della nautica da diporto e delle specifiche regole di regata. Sul piano del diritto comune, ha richiamato la responsabilità aquiliana *ex art. 2043 c.c.* e il disposto dell'*art. 2054 c.c.*, osservando come nella competizione velica il giudizio di colpa si misuri non sul parametro della diligenza media del diportista, bensì su quello del velista agonista medio, nel rispetto delle regole dell'arte marinaresca. Con riguardo al Codice della nautica da diporto, ha sottolineato come la responsabilità nautica ricada sistematicamente sul comandante – salvo circoscritti casi di equipaggio professionista in cui viene in rilievo il concetto di *c.d. «conduzione condivisa»* – in quanto la valutazione dell'idoneità dell'equipaggio dev'essere effettuata a monte dallo stesso. Con riferimento, infine, alle *Racing Rules of Sailing*, ha precisato che esse costituiscono le «regole del gioco» cui i partecipanti si sono vincolati e che l'esito del procedimento di protesta ha valenza meramente indiziaria in sede civile, senza vincolare il giudice ordinario.

L'ing. Giorgio Davanzo, giudice di regata, con la relazione *«Tecniche di accertamento della responsabilità ai fini della competizione»* ha poi illustrato le peculiarità del sistema di accertamento dei fatti nell'ambito della competizione velica, rilevando come il procedimento di protesta tragga le sue origini dalla tradizione anglosassone e operi secondo un'impostazione di *common law* in cui il *case book* riveste un ruolo fondamentale e autoritativo. Il relatore ha quindi descritto il meccanismo della penalità volontaria, che consente al concorrente di evitare la sanzione della giuria accettando spontaneamente una penalità secondo le modalità previste dalle RRS e il procedimento di protesta dinanzi al panel dei giudici, fondato sulle deposizioni dei partecipanti e sul criterio probabilistico (*balance of probability*). Le decisioni del giudice di regata, ha precisato, sono destinate esclusivamente all'assegnazione del premio finale.

In continuità con la relazione precedente, l'avv. Massimiliano Rimaboschi, Dottore di ricerca in diritto dei trasporti presso le Università di Trieste e di Nizza-Sophia Antipolis, con l'intervento intitolato *«Profili della rilevanza probatoria esterna degli elementi raccolti ai fini della competizione»* ha affrontato il tema della rilevanza probatoria in sede civile degli elementi raccolti nel procedimento sportivo, con particolare riguardo alle prove atipiche e all'ammissibilità di prove ritenute tardive dinanzi alla giuria di regata. Il relatore ha evidenziato come il valore delle prove – ivi incluse le riprese video e il tracking GPS – vari in fun-

zione della giurisdizione di riferimento, con richiamo agli art. 2702 e 2712 c.c. in materia di efficacia degli atti e delle riproduzioni meccaniche. Il relatore ha precisato che l'ordinamento sportivo, pertanto, nella sua autonomia sancita dal d.lg. n. 220/2003, opera secondo regole di valutazione proprie che possono divergere da quelle del processo civile.

L'avv. Carlo Pillinini ha, infine, chiuso i lavori con una disamina dei profili assicurativi connessi all'attività velico-agonistica, rimarcando la necessità di individuare con l'ausilio di un collaboratore qualificato i rischi concreti connessi alle manifestazioni sportive, anche in ragione dell'articolato quadro delle coperture rilevanti. Sul punto, il relatore ha precisato come la polizza RC natanti sia obbligatoria per le unità dotate di motore ai sensi del Codice della nautica da diporto e del codice delle assicurazioni private. Le coperture degli organizzatori e dei loro collaboratori sono invece regolate dall'art. 1917 c.c., mentre le polizze corpi delle unità da diporto soggiacciono alla disciplina delle assicurazioni marittime di cui al codice della navigazione. L'eterogeneità delle discipline applicabili impone, ha sottolineato in conclusione l'avv. Pillinini, una gestione consapevole e attenta delle proprie coperture.

GIANDOMENICO MILILLO

## CRONACHE

### CONVEGNO «LE GARANZIE MARITTIME A 100 ANNI DALLA CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1926 SUI PRIVILEGI E LE IPOTECHE»

GENOVA 26 GIUGNO 2026

Il 26 giugno 2026, a Genova, presso la sede della Camera di Commercio si è svolto il convegno dal titolo «Le garanzie marittime a 100 anni dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 sui privilegi e le ipoteche», organizzato dall'AIDIM – Associazione Italiana di Diritto Marittimo.

L'iniziativa scientifica – che ha coinvolto studiosi e pratici altamente qualificati – ha inteso celebrare il centenario della prima Convenzione sulla disciplina internazionale dei diritti di garanzia che consentono il soddisfacimento dei relativi crediti marittimi con priorità. In questo convegno si è voluto ripercorrere la disciplina dei gravami sulla nave, considerando le rispettive caratteristiche e la relativa evoluzione.

Nell'ambito dei saluti istituzionali, il Presidente dell'AIDIM – l'avv. Giorgio Berlingieri – ha ricordato il ruolo svolto dall'Associazione per l'unificazione del diritto marittimo, ripercorrendo le svariate iniziative di carattere celebrativo rispetto ai grandi temi della materia.

Sono seguiti gli interventi del dott. Stefano Messina, in rappresentanza della Camera di commercio e del mondo imprenditoriale, del dott. Enrico Ravera – Presidente del Tribunale di Genova, e dell'avv. Stefano Savi – Presidente dell'Ordine degli Avvocati di Genova.

La relazione introduttiva è stata svolta dall'avv. Berlingieri, il quale ha ripercorso l'evoluzione storica dei diritti di garanzia sulla nave, evidenziando il progressivo sviluppo del rapporto tra privilegi marittimi e ipoteca navale. Dalle antiche forme di finanziamento del viaggio marittimo, quali il prestito a cambio marittimo (*bottomry*), si è giunti alla moderna disciplina delle garanzie reali, caratterizzata dalla ricerca di un equilibrio tra la tutela dei creditori privilegiati e quella dei creditori ipotecari. In tale contesto sono state analizzate le differenti soluzioni adottate nei sistemi di *civil law* e *common law*, e si è messa in luce come

la nascita dell'ipoteca navale abbia reso necessaria una progressiva riduzione dei privilegi marittimi, al fine di garantire maggiore certezza al credito navale. Una particolare attenzione è stata dedicata all'opera di uniformazione internazionale, attraverso l'esame delle Convenzioni di Bruxelles del 1926 e del 1967 e della Convenzione di Ginevra del 1993, che hanno perseguito, con esiti diversi, l'obiettivo di armonizzare la disciplina dei privilegi e delle ipoteche marittime. In conclusione, si è auspicata l'opportunità di un aggiornamento della disciplina nazionale, mediante il recepimento delle soluzioni più moderne elaborate a livello internazionale, così da rafforzare la certezza dei traffici marittimi e rendere più equilibrato il sistema delle garanzie reali sulla nave.

Al termine di tale intervento ha avuto inizio la sessione di lavori, presieduta dal Prof. Stefano Zunarelli, con la relazione della Prof.ssa Chiara Tuo che ha analizzato le problematiche di carattere internazionalprivatistico delle ipoteche e dei privilegi, con speciale riferimento al problema della legge applicabile e degli effetti prodotti in uno Stato diverso.

A seguire si è svolta la relazione della Prof.ssa Valentina Corona, che ha approfondito il tema dei privilegi e crediti marittimi nella normativa internazionale uniforme sotto il profilo delle interferenze e delle esigenze di coordinamento. In tale analisi sono state considerate le ragioni dell'insuccesso registrato dalle diverse convenzioni internazionali che si sono succedute nel tempo, i problemi di coordinamento con altre convenzioni quali l'*Arrest Convention* del 1952 e del 1999, la Convenzione di Pechino, le procedure sull'insolvenza regolate a livello europeo e, in una dimensione più ampia, i rapporti tra la Convenzione MLM e la Convenzione di Città del Capo del 2001 ed il relativo Protocollo aeronautico sulle garanzie relative ai beni mobili strumentali. Si è pervenuti alla conclusione che l'evoluzione del diritto internazionale uniforme in materia di privilegi marittimi mostra un progressivo spostamento del baricentro del sistema. Dalle convenzioni del 1926 e del 1993, orientate alla tutela del credito meritevole attraverso garanzie reali intense, si è giunti alla Convenzione di Pechino del 2022, che privilegia la stabilità della circolazione e la commerciabilità della nave dopo la vendita giudiziale. Questo percorso non elimina il conflitto tra tutela individuale e logica di mercato, ma tenta di trasformarlo in un rapporto di coordinamento. La vendita giudiziale diventa il momento chiave in cui le diverse esigenze trovano un equilibrio operativo. In prospettiva, il diritto marittimo sembra avviarsi verso un modello in cui la prevedibilità del rischio e la

leggibilità economica dell'*asset* nave assumono un ruolo centrale, senza però cancellare del tutto la funzione storica dei privilegi. Comprendere questa trasformazione è essenziale per interpretare correttamente le dinamiche attuali e future del commercio marittimo internazionale.

Di seguito la relazione del Prof. Marco Lopez De Gonzalo, avente ad oggetto l'ipoteca, il *mortgage* e le garanzie complementari o alternative, nella quale si sono analizzate le diverse valutazioni che consentono l'accesso al credito e permettono più agevolmente di ottenere il finanziamento. In tale prospettiva si è esaminato l'aspetto connesso alla legge di bandiera che regola le garanzie reali e alle valutazioni che vengono fatte sulla convenienza dell'ordinamento applicabile. Ancora, si è fatto cenno al problema della applicabilità al settore navale delle nuove norme in materia di finanziamento per l'acquisto di beni immobili, nonché all'eventuale utilizzazione di nuove forme di garanzia come alternativa all'ipoteca, specie con riferimento alla concessione di quote sociali anche e soprattutto all'acquisizione di quote in funzione dell'avanzamento dei lavori di costruzione. La conclusione è stata che, nella valutazione della concessione del credito, la garanzia non è solo quella patrimoniale in senso stretto, ma deriva in senso più ampio dall'attenzione all'attività imprenditoriale generale del soggetto finanziato.

L'avv. Guglielmo Bonacchi, invece, ha presentato una relazione sul rapporto tra privilegio, ipoteca e procedure concorsuali, e ha focalizzato l'attenzione sul codice dell'insolvenza che impone all'imprenditore l'obbligo di individuare la situazione di crisi e di attivarsi per superarla in un'ottica di prosecuzione dell'attività. Con riferimento alle imprese armatoriali vi sono tuttavia alcuni problemi che derivano dal concreto atteggiarsi della gestione aziendale. In particolare, le *shipping companies* realizzano una gestione frammentata attraverso *holdings* che aumentano le difficoltà per il creditore di individuare il titolare dell'impresa. Da questo punto di vista è stato evidenziato come il *common law* abbia un approccio più pragmatico perché consente in modo più agevole la attuazione della garanzia del credito.

L'avv. Chiara Tagliaferro ha esaminato l'aspetto relativo ai diritti di garanzia sulla nave in costruzione, con particolare attenzione al raffronto tra le norme del codice della navigazione e quelle che regolano la pubblicità ipotecaria. Uno speciale approfondimento è stato fatto alla giurisprudenza più recente in rapporto alle problematiche connesse alla trascrizione del titolo.

A seguire vi è stata la relazione del Prof. Pierangelo Celle, che si è occupato delle clausole di vincolo nell'assicurazione della nave. L'analisi è partita dalla comparazione tra l'art. 572 c. nav. e l'art. 2742 c.c., la cui principale differenza consiste nel fatto che il codice della navigazione attribuisce il vincolo solo al creditore ipotecario e non anche a quelli privilegiati. Sotto tale profilo, sono state analizzate le diverse qualificazioni che la dottrina ha proposto sulla natura del vincolo, e l'orientamento prevalente della giurisprudenza che accoglie la tesi della surrogazione reale impropria, il cui scopo è di mantenere la funzione di garanzia dell'ipoteca sulla indennità assicurativa. La clausola di vincolo presenta particolare utilità dal punto di vista pratico nel rapporto tra creditore e assicuratore soprattutto con riferimento ad alcune ipotesi particolari come la copertura della c.d. «colonna» ossia le spese e i costi per l'allestimento della nave. Resta il fatto che le teorie in merito alla natura del vincolo sono diverse anche perché esistono diverse formulazioni della clausola, anche se in giurisprudenza si tende a qualificarla come contratto a favore di terzo. In conclusione, è stata sottolineata la evidente funzione di garanzia del vincolo con esclusione di ogni connotazione solutoria.

Infine, il prof. Mario Barbano si è occupato dell'ipoteca e della vendita giudiziale di nave, concentrando l'attenzione sulle novità introdotte dalla Convenzione di Pechino e sulla importanza centrale del c.d. *clean title*. In particolare, è stata evidenziata l'esigenza di coordinare la Convenzione con la normativa europea (in particolare con il reg. 848/2015) e con il diritto interno.

Le considerazioni di sintesi sono state affidate alla Prof.ssa Elisabetta Rosafio che, nel sottolineare l'enorme interesse per i temi trattati, ha rimarcato l'esigenza di attualizzare le convenzioni esistenti (in particolare la Convenzione del 1926) dal momento che il quadro internazionale è mutato e, diversamente da quanto accade per altre convenzioni che hanno avuto una longevità inedita – come le Regole dell'Aja-Visby – la materia trattata necessita di un adeguamento alle regole del mercato internazionale.

VALENTINA CORONA

## MASSIMARIO

### ASSICURAZIONI

*In ipotesi di sinistro occorso al terzo trasportato, il proprietario e conducente di un velivolo ultraleggero convenuto in giudizio per il risarcimento dei danni che chiami in garanzia l'assicuratore, non può provare il contratto di assicurazione limitandosi a produrre il certificato di assicurazione posto che esso attesta la garanzia unicamente nei confronti del terzo danneggiato. Nei rapporti tra le parti, invece, il contratto di assicurazione deve essere provato, ai sensi dell'art. 1888 c.c., attraverso la produzione in giudizio della polizza sottoscritta dalla società di assicurazione o da un suo agente munito di rappresentanza.*



**Cass., sez. III, 18 marzo 2026, n. 6456;** pres. De Stefano, rel. Crivelli; N. L. (avv. L. Biagi) c. I.G.S. Information Technology & General Services s.r.l. (avv. M. Ferri), AIG Europe S.A. Rappresentanza Generale in Italia (avv. M. Ferri) e Pensieri Isidoro.

\*\*\*

### AUSILIARI DEL TRASPORTO

*Nel contratto di handling aeroportuale regolato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement, la società di handling risponde, ai sensi dell'art. 8.5 SGHA, della sola perdita materiale o del danno fisico all'aeromobile del vettore causati da un proprio atto od omissione colposa, restando esclusa la risarcibilità delle perdite o dei danni consequenziali, salvo che l'azione od omissione sia stata compiuta con l'intento di causare il danno ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato, non essendo a tal fine sufficiente la mera colpa grave dell'operatore.*



**Trib. Civitavecchia 13 aprile 2026;** pres. est. Sodani; Aerolineas Argentinas S.A. (avv. M. De Rossi e M. Ghisalberty) c. Alitalia SAI S.p.A. in amministrazione straordinaria (avv. C. De Marzi) e Generali Italia S.p.A. (avv. E. Fogliani); *supra*, con nota di A. SANAPÒ.

\*\*\*

*Nel contratto di spedizione, lo spedizioniere opera, alla stregua di un mandatario, come intermediario tra colui che ha necessità del trasporto e colui che lo effettua, assumendo l'obbligo di concludere i necessari contratti di trasporto (nel caso di specie: aereo, marittimo e*



*su strada) e di eseguire le eventuali prestazioni accessorie, ma non anche la responsabilità vettoriale, salvo che entri attivamente nel trasporto assumendone il rischio ai sensi dell'art. 1741 c.c. Ne consegue che, ove non sia provata l'assunzione da parte dello spedizioniere dell'obbligazione di esecuzione del trasporto, il rapporto resta riconducibile al contratto di spedizione ex art. 1737 c.c. e lo spedizioniere non risponde della perdita o dell'avaria della merce trasportata dal vettore incaricato ai sensi dell'art. 1693 c.c., se non nei limiti della colpa nella scelta del vettore o nella trasmissione delle istruzioni.*

**Trib. Milano, sez. XI, 22 maggio 2026, n. 4311;** g.o.p. Songia.

\*\*\*

## DEMANIO



*In materia di concessioni balneari, gli indennizzi in favore dei concessionari uscenti sono da intendere come meramente eventuali e svincolati da automatismi, forfettizzazioni e generalizzazioni: il loro riconoscimento, perciò, non costituisce un diritto automatico per il concessionario uscente, ma una situazione che è subordinata all'esistenza di determinati presupposti (in particolare, ai sensi del d.l. n. 131/2024, in ipotesi di investimenti effettuati e non ancora ammortizzati al termine della concessione), il cui onere di prova ricade sui concessionari uscenti.*

*Il termine del 30 settembre 2027 fissato dal d.l. n. 131/2024, per la proroga delle concessioni in essere, rileva solo ed esclusivamente come limite massimo di estensione delle suddette: resta, nondimeno, fermo che, ove una singola Amministrazione completi le operazioni di gara in un momento antecedente e, dunque, i nuovi concessionari siano pronti all'ingresso, le concessioni prorogate potranno venire a scadenza anche prima del 30 settembre 2027.*

**Cons. St., sez. VII, 21 maggio 2026, n. 04121;** pres. Lipari, est. Rotondano; Comune di Ginosia (avv. G. Misserini) c. Lg S.r.l.s (avv. D. Lorenzo) e altri.

\*\*\*



*In tema di occupazione arbitraria del demanio marittimo, integra il reato di cui all'art. 1161 cod. nav. l'acquisizione del possesso o della detenzione del bene demaniale in modo corrispondente all'esercizio non transeunte di un diritto di proprietà o di godimento, così da impedirne la fruibilità da parte di potenziali utenti o da comprimerne in maniera significativa l'uso. Tale fattispecie è configurabile nel caso del titolare autorizzato al solo noleggio di sdraio, lettini e ombrelloni, ma non all'occupazione stabile dello spazio demaniale in assenza di bagnanti, quando risulti il posizionamento di un rilevante numero di lettini e ombrelloni su un'ampia area di arenile, a prescindere dalla presenza di eventuale clientela.*

**Cass. pen., sez. III, 13 maggio 2026, n. 17222;** pres. Andreazza, rel. Badas; *Lo Scalzo*.

\*\*\*

*L'azione di accertamento della demanialità di un bene compete solo all'Erario, in quanto titolare della proprietà demaniale, e non può essere proposta da privati che agiscano uti civis in sostituzione dell'amministrazione, ostandovi l'art. 81 c.p.c., salvo che il ricorrente alleggi la sussistenza di un proprio autonomo diritto alla disponibilità del bene demaniale, a titolo originario di uso civico ovvero a titolo derivativo dall'ente pubblico titolare del diritto stesso. Neppure la qualità di concessionario demaniale fonda la legittimazione ad agire quando i titoli concessori invocati non riguardino le aree di cui si chiede l'accertamento della demanialità, ma aree limitrofe, non essendo sufficiente un riflesso meramente indiretto o mediato né un interesse di fatto alla conservazione di un determinato assetto territoriale.*



**Cass., sez. II, 4 maggio 2026, n. 12551;** pres. Mocci, rel. Gigantesco; G. F. e S. S. (avv. A. Antognetti) c. *Comune di Sarzana* (avv. F. Cozzani), *Marinella s.p.a. in liquidazione* (avv. G. Calugi), *Agenzia del Demanio e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Avvocatura Generale dello Stato), nonché *Regione Liguria e Provincia della Spezia*.

\*\*\*

*Per i beni appartenenti al demanio marittimo non è possibile che la sdemanializzazione si compia in forma tacita, essendo necessaria, a norma dell'art. 35 cod. nav., l'adozione di un formale ed espresso provvedimento della competente autorità amministrativa, avente carattere costitutivo. La sdemanializzazione dei beni del demanio marittimo non può, pertanto, avvenire per facta concludentia, ma solo per legge oppure mediante un provvedimento dell'autorità competente basato su una valutazione tecnico-discrezionale in ordine ai caratteri naturali dell'area e alle esigenze locali, finalizzata a verificare la sopravvenuta mancanza dell'attitudine dell'area a servire agli usi pubblici del mare; ne consegue che non rilevano né il possesso del bene da parte del privato, improduttivo di effetti e inidoneo all'acquisto della proprietà per usucapione, né il non uso da parte dell'ente proprietario.*



**Cass., sez. II, 22 aprile 2026, n. 10714;** pres. Mocci, rel. Papa; C. C. (avv. O. Navarra) c. *Agenzia del Demanio, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*.

\*\*\*

\*\*\*

*In tema di demanio marittimo, l'appartenenza di un'area rivierasca al demanio naturale presuppone l'accertamento in concreto dei requisiti morfologici e funzionali del bene, dovendosi verificare se l'area sia normalmente coperta dalle mareggiate ordinarie, se sia stata in passato sommersa e tuttora utilizzabile per usi marittimi, ovvero se sia necessariamente destinata a usi attinenti alla navigazione, all'approdo, alla pesca o alla balneazione, anche solo in via potenziale. Ne consegue che non ha natura demaniale la porzione di terreno che sia separata dal mare da una netta scarpata di erosione, non sia soggetta all'influenza marina neppure in condizioni meteomarine estreme e non presenti evidenze geomorfologiche idonee a confermare la rientranza del limite demaniale tracciato in sede amministrativa. In tal caso non occorre un provvedimento di sdemanializzazione ex art. 35 cod. nav., poiché non si tratta di bene già demaniale che abbia perduto tale qualità, ma di accertamento negativo originario della demanialità.*

**Trib. Cagliari, 10 maggio 2026, n. 1231;** giud. Marino Merlo.

\*\*\*

## DIRITTO PROCESSUALE



*In tema di controversia relativa al rimborso del prezzo di un biglietto aereo, la sentenza del giudice di pace resa in causa di valore inferiore ad euro 1.100,00 è soggetta al regime dell'appello a motivi limitati di cui all'art. 339, comma 3, c.p.c., ove manchi la specifica allegazione della violazione di norme sul procedimento, di norme costituzionali o comunitarie o dei principi regolatori della materia. La deroga al giudizio secondo equità necessaria prevista dall'art. 113, comma 2, c.p.c. per i contratti conclusi secondo le modalità di cui all'art. 1342 c.c., tra i quali rientra anche il contratto di trasporto avente ad oggetto l'acquisto online di un biglietto aereo, presuppone che in atti sia presente tale contratto.*

**Cass., sez. III, 13 maggio 2026, n. 14051;** pres. Scarano, rel. Fieconci; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *Rimborso Al Volo s.r.l. s.t.a.* (avv. F. Longo Bifano).

\*\*\*



*Nelle controversie relative alla compensazione pecuniaria per ritardo del volo, la parte totalmente vittoriosa non può vedersi compensate integralmente le spese di lite fuori dalle ipotesi tassative previste dall'art. 92, comma 2, c.p.c. (ovvero «soccombenza reciproca», «assoluta novità della questione trattata», «mutamento della giurisprudenza sulle questioni dirimenti»); la compensazione non può essere utilizzata come strumento sostanzialmente*

*sanzionatorio della condotta processuale della parte, in assenza dei presupposti di legge.*

**Cass., sez. III, 29 aprile 2026, n. 11844;** pres. Scarano, rel. Ambrosi; *Neos s.p.a.* (avv.ti G. Villaschi e L. C. Platania) c. S. A. (avv. E. Zecca).

\*\*\*

*In tema di revisione della sentenza di condanna, la prova «nuova» rilevante ai sensi dell'art. 630, comma 1, lett. c), c.p.p. comprende non solo le prove sopravvenute alla sentenza definitiva e quelle scoperte successivamente, ma anche quelle non acquisite nel precedente giudizio ovvero acquisite ma non valutate neanche implicitamente, purché non si tratti di prove dichiarate inammissibili o ritenute superflue dal giudice. Non può, invece, essere utilizzata la revisione per ottenere una rivalutazione della tipicità del fatto già ampiamente esaminata nel giudizio di cognizione, come nel caso in cui l'istanza diretta al fermo di una nave, presentata presso la Capitaneria di porto, sia stata già valutata quale atto giudiziale di impulso, prodromico e funzionale all'esecuzione di una procedura di espropriazione, rientrando nella competenza funzionale del comandante del porto ai sensi dell'art. 646 cod. nav.*



**Cass. pen., sez. VI, ord. 8 maggio 2026, n. 16621;** pres. Aprile, rel. Giordano; *Canatore.*

\*\*\*

*Le controversie aventi ad oggetto la domanda di indennizzo o di risarcimento del danno da occupazione abusiva di un bene demaniale rientrano nella giurisdizione del giudice ordinario, venendo in rilievo il mero rapporto fattuale tra privato e amministrazione, senza contestazione dell'esercizio di pubblici poteri. Tale conclusione non muta in presenza del procedimento di ricognizione previsto dall'art. 2, comma 1-ter, d.l. n. 225/2010, relativo ai terreni agricoli e alle valli da pesca della Laguna di Venezia, poiché detta ricognizione costituisce attività accertativa concernente la controversa proprietà delle aree, non implica l'esercizio di discrezionalità amministrativa e può, al più, involgere discrezionalità tecnica, sindacabile dal giudice ordinario.*



**Cass., sez. un., 28 aprile 2026, n. 11582;** pres. Mogini, rel. Falabella; *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia* (Avvocatura Generale dello Stato) c. *Valli Trepentine s.r.l. in liquidazione* (avv.ti G. Orsoni, B. Lazzerini e P. Brambilla), nonché *Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia del Demanio e Regione Veneto.*

\*\*\*

## INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI



*Nell'ipotesi in cui un gestore aeroportuale, nell'ambito di una strategia intesa ad attirare compagnie aeree low cost e ad aumentare la redditività, conceda sconti e riduzioni sui diritti aeroportuali conformemente alle Aeronautical Information Publications («AIP»), la Commissione incorre in errore di diritto ove escluda il carattere selettivo della misura per il solo fatto che l'AIP si presenti sotto forma di applicazione di un regime generale basato su criteri oggettivi, qualora tale misura, a causa dei suoi criteri di applicazione, arrechi un vantaggio a talune imprese, con esclusione di altre (nel caso di specie, gli sconti e le riduzioni si applicavano, in linea di principio, a tutte le compagnie aeree che utilizzavano o potevano utilizzare l'aeroporto. Tuttavia, nell'AIP comparivano due condizioni, quella di disporre di aeromobili di un MTOW superiore a 70 tonnellate e che trasportassero più di 10 000 passeggeri al mese, formulate in modo tale che la cerchia dei potenziali beneficiari di detti sconti e riduzioni fosse necessariamente limitata).*

**Trib. UE 13 maggio 2026, T-522/20;** pres. Pótorak, rel. Martín y Pérez de Nanclares; *Carptair SA c. Commissione europea, Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt e Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia» SA.*

\*\*\*



*Il canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche costituisce il corrispettivo dell'utilizzazione particolare o eccezionale di beni pubblici e non richiede un formale atto di concessione, essendo sufficiente l'occupazione di fatto dei beni pubblici. Pertanto, la società concessionaria statale che abbia realizzato e gestito un'opera pubblica, occupando di fatto spazi rientranti nel demanio comunale o provinciale, è tenuta al pagamento del canone, non assumendo rilievo il fatto che l'opera sia di proprietà statale, poiché la condotta occupativa è posta in essere dalla società nello svolgimento, in piena autonomia, della propria attività d'impresa.*

**Cass., sez. III, 31 marzo 2026, n. 7754;** pres. Frasca, rel. Simone; *Società di Progetto Concessioni del Tirreno s.p.a. (avv. M. Melley) c. Spezia Risorse s.p.a. (avv. P. Piciocchi e S. Carrea).*

\*\*\*



*In tema di responsabilità dell'ente proprietario della strada ex art. 2051 c.c., non sussiste un obbligo giuridico generalizzato e incondizionato di installazione di barriere di protezione lungo l'intera rete viaria, dovendo la necessità del guard-rail essere verificata in concreto, alla luce delle caratteristiche del tratto stradale e della specifica pericolosità dei luoghi. Diversa-*

mente, ove la vegetazione in prossimità del margine stradale riduca la visibilità di elementi laterali della sede viaria, quali muretto, paletto in ferro e cunetta, occultando ostacoli presenti lungo il bordo della carreggiata, sussiste un profilo di responsabilità dell'ente proprietario, tenuto alla manutenzione e al controllo delle condizioni di sicurezza della strada e delle sue pertinenze ai sensi dell'art. 14 cod. strada. Concorre però causalmente il conducente del mezzo pesante che, nell'accostare e riprendere la marcia, impegni una fascia laterale non destinata al transito e potenzialmente idonea a celare ostacoli o irregolarità del fondo, in violazione delle regole di ordinaria prudenza.

**App. Napoli, sez. II, 12 maggio 2026, n. 3634;** pres. Piscitiello, rel. Carpinelli.

\*\*\*

*In tema di responsabilità da cose in custodia, il custode può andare esente dalla responsabilità di cui all'art. 2051 c.c. quando sia provato il caso fortuito, che può consistere anche nel comportamento della stessa vittima, purché la condotta del danneggiato sia di natura colposa, non essendo necessario che essa si presenti anche come autonoma, eccezionale, imprevedibile e inevitabile. Ne consegue che, in caso di caduta di una ciclista determinata dall'ingresso della ruota anteriore nel solco presente tra binario e manto stradale, deve escludersi la responsabilità del gestore quando i binari siano illuminati dalla luce solare, segnalati da cartelli di pericolo, caratterizzati da un'intercapedine ordinariamente collegata alla presenza delle rotaie, chiaramente visibili e percepibili, e la danneggiata conosca la situazione dei luoghi, avendoli già percorsi in bicicletta senza conseguenze pregiudizievoli.*



**App. Venezia, sez. IV, 29 aprile 2026, n. 1016;** pres. rel. Parise.

\*\*\*

*L'articolo 4, paragrafo 2, e l'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE devono essere interpretati nel senso che essi ostano a una normativa nazionale che impone al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di calcolare l'importo dei canoni applicabili nel settore dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a breve percorrenza mediante una formula matematica consistente nel moltiplicare l'importo dei canoni medi, riscossi nel corso di un determinato periodo di riferimento, per un tasso di aumento annuo fisso previsto dalla legge.*



**Corte giust. UE, sez. IV, 19 marzo 2026, causa C-770/24;** pres. Jarukaitis, rel. Condananzi, Jääskinen, Frendo e Kornezov, Avv. gen. Campos Sánchez-Bordona; *DB InfraGO AG e DB RegioNetz Infrastruktur GmbH c. Bundesrepublik Deutschland*.

\*\*\*



*In tema di sinistro ferroviario occorso in corrispondenza di un passaggio a livello amministrativamente soppresso, la condotta del pedone che si introduce consapevolmente in un'area ferroviaria, superando una recinzione palesemente chiusa, sebbene deteriorata, e attraversando la sede ferroviaria attraverso un varco irregolare, può integrare causa unica ed esclusiva dell'evento dannoso e caso fortuito idoneo a recidere il nesso causale tra la cosa in custodia e l'evento. Non assume rilievo causale la mancata realizzazione di sottopassi o cavalcavia ai sensi dell'art. 12 l. n. 17/1981, norma che attribuisce al gestore ferroviario una facoltà legata a piani di ammodernamento e non un obbligo incondizionato di sostituire ogni passaggio a livello soppresso con manufatti alternativi; né la persistenza di segnaletica stradale riferita al passaggio a livello soppresso può considerarsi concausa del sinistro, ove i cartelli presenti siano segnali di pericolo e le condizioni dei luoghi rendano palese l'interdizione dell'area e l'assoluta anomalia dell'attraversamento.*

**Cass., sez. III, 20 maggio 2026, n. 15233;** pres. De Stefano, rel. Gianniti; *D. N.*, in proprio e quale genitore e legale rappresentante del figlio minore *D. R.*, e *D. J.* (avv. F. Racca) c. *Trenitalia s.p.a.* Gruppo Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (avv. M. Vincenti), nonché *R. J.* e *Comune di Cavallermaggiore*.

\*\*\*



*Le immissioni sonore derivanti dal traffico ferroviario devono essere valutate non solo alla luce dei limiti pubblicistici previsti dalla disciplina speciale sull'inquinamento acustico, ma anche secondo il criterio civilistico della normale tollerabilità ex art. 844 c.c. I parametri fissati dalle norme speciali a tutela dell'ambiente costituiscono criteri minimali inderogabili, ma il rispetto dei limiti pubblicistici non rende senz'altro lecite le immissioni nei rapporti tra privati, dovendo il giudizio sulla normale tollerabilità essere formulato in concreto, tenendo conto della situazione ambientale, della vicinanza dei luoghi, delle caratteristiche della zona, delle abitudini degli abitanti e degli effetti sulla salute, sul riposo, sulla vivibilità dell'abitazione e sulla qualità della vita.*

**App. Genova, sez. II civ., 3 aprile 2026, n. 362;** pres. Bruno, rel. Albino.

\*\*\*



*In materia catastale, la banchina, il cui godimento è attribuito con concessione demaniale ad una società crocieristica per i servizi d'assistenza nelle fasi di imbarco e sbarco passeggeri, non rientra nel concetto di stazione marittima di cui all'art. 8 d.P.R. 1142/1949 («Regolamento per la formazione del nuovo catasto edilizio urbano»). Tale nozione non comprende qualsiasi terminal passeggeri, ma soltanto le strutture destinate al trasporto pubblico universale, per tale intendendosi quello funzionale alle esigenze della mobilità generale della collettività.*

**Cass., sez. V, 4 giugno 2026, n. 17850;** pres. Stallia, rel. Benatti; *Agenzia delle Entrate* (Avvocatura generale dello Stato) c. *Costa Crociere S.p.A.* (avv. A. Manzitti).

\*\*\*

*Il contratto di ormeggio è un contratto atipico caratterizzato da una struttura minima essenziale consistente nella messa a disposizione di uno spazio acqueo delimitato e protetto. Il contenuto può estendersi ad altre prestazioni, quali la custodia del natante, ma spetta a chi invoca tale obbligazione fornirne la prova, gravando sull'attore l'onere probatorio circa l'oggetto e il contenuto del contratto.*

*Ne consegue che, in mancanza di tale prova, l'ormeggiatore non risponde dei danni da urto di navi.*



**Trib. Napoli, sez. staccata di Ischia, 24 maggio 2026, n. 476;** giudice Principale.

\*\*\*

## LAVORO NELLE IMPRESE

*Il possesso dei titoli abilitativi e l'esercizio delle funzioni di comandante di aeromobile, secondo il codice della navigazione, non comportano di per sé il diritto all'inquadramento contrattuale come «Comandante (quadro)» nel CCNL ENAV. Tale inquadramento presuppone la prova di ulteriori requisiti professionali previsti dalla declaratoria collettiva, connotati da autonomia, discrezionalità, responsabilità gestionale e capacità di valutazione e gestione dei processi, eccedenti il mero svolgimento del ruolo di comandante di aeromobile.*



**Cass., sez. lav., 31 marzo 2026, n. 7940;** pres. Doronzo, rel. Ponterio; *L. G., C. R., G. F. e G. A.* (avv. A. Pileggi) c. *ENAV s.p.a.* (avv.ti R. Pessi e L. Confessore).

\*\*\*

*In tema di retribuzione feriale del personale dipendente da Trenitalia, la retribuzione dovuta nel periodo di godimento delle ferie annuali, ai sensi dell'art. 7 della direttiva 2003/88/CE, come interpretato dalla Corte di giustizia, comprende qualsiasi importo pecuniario che si ponga in rapporto di collegamento con l'esecuzione delle mansioni e sia correlato allo status personale e professionale del lavoratore. Ne consegue che devono essere incluse nella base di calcolo della retribuzione feriale del capotreno, ove intrinsecamente collegate allo svolgimento della prestazione e percepite con regolarità, l'indennità di utilizzazione professionale, l'indennità di assenza dalla residenza, l'indennità per lavoro notturno, domenicale e festivo,*



*l'indennità per scorta vetture eccedenti e il premio scoperta irregolarità, restando esclusa la loro natura risarcitoria, meramente indennitaria od occasionale.*

**Cass., sez. lav., 19 aprile 2026, n. 10148;** pres. Pagetta, rel. Caso; *Trenitalia s.p.a.* (avv. M. Giustiniani) c. C. M. (avv.ti N. Moshi, D. Palmieri e I. Assael).

\*\*\*



*In tema di previdenza marinara, ai fini del riconoscimento dei benefici e delle maggiorazioni di cui agli art. 24 e 25 l. n. 413/1984, occorre avere riguardo ai requisiti previsti dalla legge e non all'erroneo inquadramento del rapporto operato dal datore di lavoro. L'art. 4 della l. 413/1984 prevede che sono iscritti alla gestione marittimi i lavoratori che esercitano la navigazione a scopo professionale e compongono, ai sensi di legge, l'equipaggio di navi munite di carte di bordo o documenti equiparati; ai sensi dell'art. 5 l. n. 413/1984 e dell'art. 1287 cod. nav., è sufficiente che l'imbarcazione sia munita di licenza per navigare e abbia stazza lorda superiore a dieci tonnellate. Ne consegue che, ove dal libretto di navigazione risulti l'arruolamento del lavoratore sull'imbarcazione avente tali caratteristiche, i relativi periodi devono essere riconosciuti come contribuzione rientrante nella previdenza marinara, con correzione della posizione assicurativa.*

**Trib. Trani, sez. lav., 7 maggio 2026, n. 1086;** giud. Loiodice.

\*\*\*



*In materia di malattie professionali, le vibrazioni alle quali è esposto il lavoratore marittimo, che – avendo svolto un lungo lasso di tempo a bordo di natanti veloci – sviluppi patologie osteoarticolari, legittimano la sua richiesta di indennizzo per danno biologico.*

**Trib. Napoli, 29 aprile 2026, n. 3959;** giudice Finamore.

\*\*\*



*In tema di contribuzione previdenziale dei lavoratori marittimi, l'art. 8 l. n. 413/1984 stabilisce che il proprietario e l'armatore sono personalmente e solidalmente responsabili verso l'INPS del versamento dei contributi afferenti agli equipaggi della nave. Ne consegue che, ove l'avviso bonario individui la società opponente quale coobbligata con riferimento a posizioni contributive relative a imbarcazioni di cui essa risulti pacificamente proprietaria, e non sia contestata l'identità dell'armatore, la pretesa contributiva deve ritenersi fondata, non essendo sufficiente allegare l'assenza di personale dipendente proprio quando l'obbligazione solidale discende dalla titolarità dell'imbarcazione e dal combinato disposto degli artt. 4, 7 e 8 l. n. 413/1984.*

**Trib. Foggia, sez. lav., 15 aprile 2026, n. 995;** giud. Antonucci.

\*\*\*

*In tema di contribuzione previdenziale relativa a lavoratori marittimi imbarcati su motobarca da pesca, le annotazioni del ruolo di equipaggio hanno efficacia di prova legale ex art. 178 cod. nav. quanto all'avvenuto imbarco e alla posizione indicata nel ruolo, dimostrando la sussistenza di un contratto di arruolamento; esse, tuttavia, non escludono che le annotazioni possano riferirsi anche a rapporti diversi da quello di lavoro subordinato. Ne consegue che, ove l'ente previdenziale fondi la pretesa contributiva sulla qualificazione del rapporto in termini di subordinazione, è suo onere dimostrare il vincolo tipico del rapporto subordinato, consistente nell'assoggettamento gerarchico a direttive del datore di lavoro, nel potere disciplinare e di controllo e nell'inserimento stabile del lavoratore nell'organizzazione aziendale.*



**Trib. Messina, sez. lav., 24 marzo 2026, n. 505;** giud. Bonanzinga.

\*\*\*

## MARE

*Nel caso di migrante soccorso in mare e sottoposto al fotosegnalamento, in applicazione dell'art. 10 d.lgs. n. 286/1998, vigente ratione temporis anteriormente alla novella di cui al d.l. n. 145/2024, non ricorre l'ipotesi di sottrazione ai controlli di frontiera, implicante una condotta attiva di «sottrazione al controllo». Il controllo svolto nei confronti dello straniero dalle forze dell'ordine, ancorché occasionalmente collegato all'operazione di soccorso marittimo, impedisce di ritenere sussistente la condizione della sottrazione ai controlli di frontiera posta dalla normativa a fondamento del decreto di respingimento.*



**Cass., sez. I, 22 gennaio 2026, n. 1433;** pres. rel. Iofrida; J. B. (avv. M. Veglio) c. Questore della Provincia di Agrigento e Ministero dell'Interno.

\*\*\*

## PESCA

*In tema di opposizione a sanzione amministrativa per violazione della normativa in materia di pesca, ove sia contestato a un peschereccio di avere navigato, nel corso di una battuta di pesca iniziata e conclusa nel medesimo porto, in area marina assoggettata a restrizioni dell'attività di pesca, con rotta e velocità difforni da quelle imposte dalla legge, la competenza per territorio, di natura inderogabile, si determina con riferimento al luogo in*



*cui è commessa la violazione, che, di regola, coincide, quando non risulti diversamente, con il luogo dell'accertamento, restando irrilevante il luogo eventualmente diverso in cui sia compiuta la mera verbalizzazione dell'attività di accertamento.*

**Cass., sez. II, 29 aprile 2026, n. 11759;** pres. Falaschi, rel. Grasso; B. V. e B. G., c. *Capitaneria di Porto di Milazzo.*

\*\*\*

## PILOTAGGIO



*Le corporazioni dei piloti si inquadrano nell'organizzazione indiretta dell'amministrazione della navigazione, hanno personalità giuridica pubblica, attuano il fine di pubblico interesse della sicurezza della navigazione e gestiscono il servizio di pilotaggio iure proprio. Al capo pilota sono riconosciuti poteri gestori dell'ente non dissimili da quelli degli amministratori di società o altre persone giuridiche private o pubbliche, poiché l'espressione «curare l'amministrazione» di cui all'art. 114 reg. nav. mar. rivela il conferimento di un generale potere di ordinaria amministrazione. Ne consegue che la scelta di concludere una polizza assicurativa non richiede una previa autorizzazione dell'assemblea e, quale atto di ordinaria amministrazione, non esula, in astratto, dalle attribuzioni del capo pilota della corporazione.*

**Cass., sez. I, 14 aprile 2026, n. 9436;** pres. Marulli, rel. Catallozzi; D. S. T., B. R., D. A. V., M. L., S. Z., G. G., P. R., C. L., D. B. F., P. S. e S. A. (avv. M. Molin) c. R. C. (avv. P. Malaguti) e *Corporazione Piloti Estuario Veneto.*

\*\*\*

## REATI



*In tema di soccorso in mare, l'obbligo di assistenza e salvataggio riguarda tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizia di una nave o di una persona in pericolo in mare ed è recepito tanto nel codice della navigazione quanto nelle principali convenzioni internazionali cui lo Stato italiano ha aderito, tra cui la Convenzione SOLAS, la Convenzione SAR di Amburgo e la Convenzione UNCLOS. Tuttavia, le funzioni di salvataggio e soccorso in mare, di origine pattizia e convenzionale, esulano dalla nozione di sicurezza pubblica quale elemento costitutivo del reato di cui all'art. 328 c.p.: in occasione di un evento di pericolo in mare operano infatti disposizioni fondate sul principio della massima rapidità ed efficacia nelle operazioni di salvataggio della vita umana, anche in acque extraterritoriali, e ispirate non a ragioni di sicurezza pubblica, ma alla salvaguardia della vita umana in mare. Ne con-*

*segue che, ove non emergano ragioni di sicurezza pubblica a fondamento della richiesta di intervento del soccorso in mare effettuato dagli organi preposti, non è configurabile il reato di rifiuto di atti d'ufficio contestato.*

**Cass. pen., sez. IV, 13 maggio 2026, n. 17329;** pres. Dovere, rel. Bruno; *L., M., Ministero della Difesa e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

\*\*\*

*In tema di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo, di cui all'art. 1158 c. nav., la responsabilità concorsuale dei componenti dell'equipaggio nel reato proprio del comandante del natante, configurabile a condizione che sussista la conoscenza, da parte dei primi, della qualità personale rivestita da quest'ultimo, prevista dall'art. 1081, comma 1, c. nav., non presuppone che il contributo di ciascuno costituisca, sul piano causale, condizione dell'evento, in quanto è sufficiente che la condotta di partecipazione si manifesti in un comportamento esteriore causativo di un apporto apprezzabile alla commissione del reato, mediante il rafforzamento del proposito criminoso o l'agevolazione dell'opera degli altri concorrenti (CED Cass. pen. 2025).*



**Cass. pen., sez. II, 13 febbraio 2025 n. 7383;** pres. Ramacci, rel. Scarcella; *Ga.Ma., Cu.Vi., Nd.Ba., As.Ya., Di.Al.; supra*, con nota di E. AMATI.

\*\*\*

## SERVIZI DI TRASPORTO

*Integra la violazione dell'art. 86, comma 2, d.lgs. n. 285/1992 la condotta di chi adibisce il veicolo a servizio di piazza senza avere ottenuto la prevista licenza, ove dagli elementi istruttori emerga l'esercizio di un'attività di trasporto offerta a una pluralità di soggetti, in più occasioni nella stessa sera, dalla stazione alla discoteca, a fronte della presenza anche di altri veicoli destinati al trasporto dei giovani e della dazione di somme di denaro da parte dei trasportati. La tesi del mero trasporto di cortesia, sporadico e irripetibile, dettato da ragioni di solidarietà o altruismo, è contraddetta dalla sequenza di più corse, dalla situazione di attesa dei passeggeri presso la stazione e dalla dazione di un corrispettivo o mancia, il cui insieme rappresenta il corrispettivo che il conducente si riprometteva di conseguire.*



**Trib. Massa, 14 aprile 2026, n. 317;** giud. Giuntoli.

\*\*\*

## SOCCORSO E RICUPERO



*In tema di soccorso in mare, l'obbligo di assistenza e salvataggio riguarda tutti i soggetti, pubblici o privati, che abbiano notizia di una nave o di una persona in pericolo in mare ed è recepito tanto nel codice della navigazione quanto nelle principali convenzioni internazionali cui lo Stato italiano ha aderito, tra cui la Convenzione SOLAS, la Convenzione SAR di Amburgo e la Convenzione UNCLOS. Tuttavia, le funzioni di salvataggio e soccorso in mare, di origine pattizia e convenzionale, esulano dalla nozione di sicurezza pubblica quale elemento costitutivo del reato di cui all'art. 328 c.p.: in occasione di un evento di pericolo in mare operano infatti disposizioni fondate sul principio della massima rapidità ed efficacia nelle operazioni di salvataggio della vita umana, anche in acque extraterritoriali, e ispirate non a ragioni di sicurezza pubblica, ma alla salvaguardia della vita umana in mare. Ne consegue che, ove non emergano ragioni di sicurezza pubblica a fondamento della richiesta di intervento del soccorso in mare effettuato dagli organi preposti, non è configurabile il reato di rifiuto di atti d'ufficio contestato.*

**Cass. pen., sez. IV, 13 maggio 2026, n. 17329;** pres. Dovere, rel. Bruno; L., M., Ministero della Difesa e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

\*\*\*

## TRASPORTO DI COSE



*La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale disciplina in modo autonomo e specifico l'operatività dei limiti risarcitori e le ipotesi in cui essi possono venire in rilievo nei confronti dei soggetti chiamati a rispondere del danno, onde la verifica della derogabilità del limite non può essere compiuta trasponendo automaticamente categorie interne (quali la colpa grave ex art. 1696 c.c.).*

*In particolare, come emerge dalla lettura coordinata dell'art. 22, commi 1, 2, 3 e 5, l'esclusione del limite prevista dal comma 5 (condotta intenzionale o temeraria e consapevole) opera soltanto in relazione al trasporto di persone (comma 1) e di bagagli (comma 2) e non anche in relazione al trasporto di merci (comma 3), poiché il comma 5 richiama espressamente soltanto le fattispecie di cui ai commi 1 e 2.*

**Cass., sez. III, 31 maggio 2026, n. 17143;** pres. Graziosi, rel. Gorgoni; *Schenker Italiana S.p.A.* (avv. L. Ravera ed E. Righetti) c. *Futura Med S.r.l.* (avv. G. Cicala).

\*\*\*



*In tema di trasporto internazionale di merci su strada, la colpa grave del vettore, ai sensi dell'art. 29 CMR e dell'art. 1693, comma 4, c.c., esclude l'operatività dei limiti di indennizzo,*

con conseguente diritto del danneggiato al risarcimento dell'intero danno causato dal vettore. Integra colpa grave l'affidamento di un veicolo in non perfette condizioni a un autista privo di specifica conoscenza delle caratteristiche tecniche del mezzo, ove il sinistro sia derivato da un'anomalia dell'impianto frenante e dall'incapacità del conducente di azionare il freno d'emergenza. In tal caso, ove la polizza preveda uno scoperto del 30% per l'ipotesi di colpa grave, l'assicuratore è tenuto a manlevare il vettore nella sola misura del 70% delle somme dovute al danneggiato, entro il limite del massimale pattuito.

**App. Firenze, sez. I, 22 maggio 2026, n. 2036;** pres. Mariani, rel. Sangiuolo.

\*\*\*

*In tema di operazioni di scarico di merci da autoarticolato, la responsabilità della società di trasporto ex art. 2049 c.c. per la condotta del proprio autista deve essere esclusa quando il rapporto di lavoro abbia ad oggetto le mansioni tipiche di autotrasportatore, limitate alla conduzione del mezzo e alla consegna del carico, e le operazioni successive all'arrivo del veicolo presso il piazzale del destinatario risultino integralmente inserite in un'organizzazione diretta dal datore di lavoro della società destinataria della merce, che ne abbia assunto direzione e coordinamento. Ne consegue che la partecipazione dell'autista alle attività materiali di scarico, consistita nello slegare o liberare dalle catene i blocchi di marmo presenti sull'autocarro, integra condotta esorbitante dalle mansioni affidategli, abnorme e imprevedibile, non imputabile alla società datrice di lavoro, ferma restando la responsabilità personale dell'autista ove, secondo il criterio del «più probabile che non», il mantenimento del carico residuo adeguatamente fissato avrebbe evitato la caduta delle lastre e l'investimento mortale del lavoratore.*



**Trib. Campobasso 11 maggio 2026, n. 365;** giud. Carissimi.

\*\*\*

*In ipotesi di danneggiamento della cosa oggetto di trasporto marittimo, per valutare l'idoneità di un atto ad interrompere la prescrizione semestrale di cui all'art. 438 cod. nav. occorre verificare la conformità a buona fede della condotta del vettore, o soggetto equiparato, che avvia o coltiva trattative risarcitorie, dispone accertamenti tecnici o perizie tramite ausiliari o terzi qualificati e mantiene una condotta complessivamente incompatibile con l'intenzione di avvalersi della prescrizione, per poi eccepirarla una volta avviata la lite.*



**Cass., sez. III, 17 marzo 2026, n. 6270;** pres. Graziosi, rel. Simone; *D'Alterio Logistica s.r.l. (avv. L. Ricci) c. Costantino Tomasos Trasporti Marittimi s.r.l. (avv. B. Carnevale) e UnipolSai Assicurazioni s.p.a.*

\*\*\*



*In tema di negoziazione assistita, l'impedimento della decadenza derivante dalla comunicazione dell'invito alla negoziazione assistita ex art. 8 del d.l. n. 132 del 2014 (conv. con modif. dalla l. n. 162 del 2014) non genera un nuovo termine integrale di decadenza ma implica che l'azione giudiziale debba essere proposta nel termine di trenta giorni di cui all'art. 4, comma 1, dello stesso decreto, decorrente dal rifiuto o dalla mancata accettazione nel termine dell'invito suddetto ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati. (Nella specie, la S.C. ha confermato la sentenza di merito che aveva escluso che la comunicazione della volontà di non aderire all'invito alla negoziazione assistita, da parte del vettore, valesse a far decorrere un nuovo termine annuale di decadenza ex art. 3, par. 6, della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924).*

**Cass., sez. III, 13 febbraio 2026 n. 3268;** pres. Graziosi, rel. Giraldi; *Gfs International Ltd* (avv. M. M. Lazar) c. *Ignazio Messina & C. S.p.A.* (avv. A. Carlevaro, P. M. Palandri e M. Scapinello), *Thermocar S.r.l.* (avv. F. Alberici e G. Soave) e *Gebr. Heinemann Se & Co KG*; *supra*, con nota di E. FOGLIANI.

\*\*\*



*La presenza di una serie indeterminata di trasporti nel medesimo programma negoziale e di una collaborazione destinata a durare, con modalità definite e con un corrispettivo unitario predeterminato, sono indici che portano a qualificare il contratto come un appalto di servizi di trasporto, con l'applicazione dell'art. 29, secondo comma, del d.lgs. n. 276/2003.*

**Cass., sez. lav., 4 agosto 2025 n. 22541;** pres. Manna, rel. Ponterio; *Bartolini s.p.a.* (avv. A. Maresca, M. Giustiniani, M. Bonomo ed E. Maria D'Onofrio) c. *Giovanni Russo* (avv. F. Del Vecchio) e *Eurotravel, s.c. a r.l. in liquidazione*; *supra*, con nota di C. TINCANI.

\*\*\*

## TRASPORTO DI PERSONE



*In tema di trasporto aereo di persone, la sussistenza di una circostanza eccezionale non basta ad esonerare il vettore dall'obbligo di indennizzare i passeggeri per la cancellazione del volo, dovendo il vettore dimostrare di avere adottato misure adeguate alla situazione e, in concreto, l'effettiva insussistenza di alcun residuo potere di intervento o margine di operatività utilmente spendibile. A fronte di uno sciopero preannunciato con largo anticipo, il giudice deve valutare anche il comportamento omissivo del vettore secondo il parametro della buona fede oggettiva, che impone un comportamento di leale e fattiva collaborazione,*

*anche mediante tempestiva informazione dei passeggeri, assistenza nella riprogrammazione del volo, garanzia del rimborso del biglietto e invito a verificare opzioni di viaggio alternative o lo stato del volo prima di recarsi in aeroporto.*

**Cass., sez. III, 30 aprile 2026, n. 11948;** pres. Scarano, rel. Gorgoni; V. C., Z. F. P., V. I., G. S., D. C. V., F. E., R. R., P. G. e G. A. (avv. I. Marino) c. *Ryanair DAC*, già *Ryanair Ltd* (avv.ti M. Castioni, V. Consonni e G. Bisazza).

\*\*\*

*In tema di trasporto aereo, ai fini dell'esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria ex art. 7 reg. CE n. 261/2004, incombe sul vettore l'onere di provare la sussistenza di circostanze eccezionali, il nesso causale rispetto alla cancellazione o al prolungato ritardo e l'effettiva adozione di tutte le misure del caso. Con specifico riferimento alle condizioni meteorologiche avverse, spetta alla compagnia aerea dimostrare non solo che il ritardo sia avvenuto proprio a causa di quelle condizioni, ma anche di avere adottato tutte le misure necessarie per evitare il disservizio; è pertanto carente la motivazione che, cessata la nebbia molte ore prima della partenza programmata, ritenga provate le ripercussioni sui voli successivi sulla base di una presunzione non supportata da riscontri precisi e concordanti.*



**Cass., sez. III, 9 aprile 2026, n. 9002;** pres. Scarano, rel. Condello; L. A. (avv. G. Ferraro) c. *Ryanair DAC* (avv.ti M. Castioni e G. Bisazza).

\*\*\*

*In tema di danni da inesatto adempimento del contratto di trasporto aereo, la Convenzione di Montreal non contiene una previsione normativa espressa di risarcibilità del danno non patrimoniale come tale, sicché gli interessi della persona la cui lesione sia suscettibile di riparazione devono essere individuati dal giudice tra i diritti inviolabili della persona oggetto di tutela costituzionale. Può integrare lesione del diritto costituzionalmente tutelato alla libertà di circolazione ex art. 16 Cost. il trattenimento forzato in aeroporto dei passeggeri, impossibilitati ad allontanarsi per recarsi in albergo e privi di assistenza da parte della compagnia aerea per tutta la permanenza in aeroporto in attesa del nuovo volo, ove ne derivi una limitazione della libertà di movimento giuridicamente rilevante.*



**Cass., sez. III, 9 aprile 2026, n. 8999;** pres. Scarano, rel. Condello; P. M. e N. M. R. (avv. A. Imposimato) c. *Emirates Ltd* (avv.ti L. Pierallini e M. Marchegiani).

\*\*\*



*Ai fini della compensazione pecuniaria prevista dal reg. CE n. 261/2004, deve essere considerato vettore aereo operativo il vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone l'itinerario e creando un'offerta di trasporto aereo nei confronti dei passeggeri, assumendo così la responsabilità della realizzazione del volo, anche quanto agli eventuali annullamenti e significativi ritardi all'arrivo. Il vettore che si avvale di un ausiliario nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto risponde a titolo contrattuale verso i passeggeri anche dell'eventuale ritardo imputabile alla condotta colposa dell'ausiliario; inoltre, il volo con una o più coincidenze oggetto di un'unica prenotazione deve essere considerato un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione.*

**Cass., sez. III, 7 aprile 2026, n. 8688;** pres. Scarano, rel. Gorgoni; B. T. (avv. F. Collavini) c. *K.L.M. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. – Real Linee Aeree Olandesi* (avv. ti M. Valentini e G. Bricchi Olandesi).

\*\*\*



*In tema di trasporto aereo internazionale, il reclamo relativo al ritardo nel trasporto dei bagagli, ai sensi dell'art. 31 della Convenzione di Montreal, può essere effettuato in qualsiasi momento tra la constatazione del ritardo e la scadenza del termine di ventuno giorni dalla data in cui i bagagli sono stati messi a disposizione del passeggero, e quindi anche prima di tale data. Ne consegue che la comunicazione al vettore del reclamo relativo al ritardo prima della messa a disposizione del bagaglio consente al vettore di raccogliere il più rapidamente possibile gli elementi necessari per provare di avere adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno oppure l'impossibilità di adottarle.*

**Cass., sez. III, 7 aprile 2026, n. 8684;** pres. Scarano, rel. Gorgoni; *Eurowings* (avv. G. Pojaghi Bettoni) c. *G. M.*, difeso da sé medesimo.

\*\*\*



*In caso di cancellazione del volo, l'art. 8, par. 1, Reg. CE n. 261/2004 impone al vettore aereo l'obbligo di offrire al passeggero la scelta tra il rimborso del prezzo del biglietto, l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale non appena possibile oppure l'imbarco su un volo alternativo a una data successiva di gradimento del passeggero, in condizioni di trasporto comparabili e secondo la disponibilità di posti. Il vettore deve sostenere i costi dell'imbarco su un volo alternativo o su un volo di ritorno e deve rimborsare le spese sostenute dal passeggero quando non rispetti l'obbligo di offrire l'imbarco su un volo alternativo o su un volo di ritorno in condizioni comparabili non appena possibile. Ne consegue che, ove dalla documentazione emerga che non vi sia stata alcuna riprotezione a seguito della*

cancellazione del volo, sono rimborsabili i costi documentati sostenuti dal passeggero per raggiungere la destinazione mediante trasporto sostitutivo.

**Trib. Roma, sez. XVII – sez. spec. impresa, 14 maggio 2026, n. 7701;** giud. Ciuffi.

\*\*\*

*Nel contratto di trasporto ferroviario di persone, il viaggiatore danneggiato ha l'onere di provare il nesso causale tra l'occasione del trasporto e l'evento dannoso, mentre incombe sul vettore, per liberarsi dalla presunzione di responsabilità di cui all'art. 1681 c.c., la prova che l'evento era imprevedibile e non evitabile usando l'ordinaria diligenza. Ove risulti che le operazioni di incarozzamento si siano svolte regolarmente, che il capotreno, accertata l'assenza di persone sul binario, abbia dato il segnale di chiusura mediante fischio e abbia poi azionato la telechiusura delle porte, la condotta atipica della viaggiatrice che esca dal sottopasso e tenti di salire sul treno aggrappandosi alla maniglia mentre le porte si stanno chiudendo, integra comportamento imprudente e improvviso, idoneo a rendere imprevedibile per il vettore il verificarsi dell'evento dannoso e a interrompere la causalità.*



**App. Genova, sez. II, 3 aprile 2026, n. 361;** pres. rel. Bruno.

\*\*\*

*In tema di trasporto ferroviario di persone, la presunzione di responsabilità posta dall'art. 1681 c.c. a carico del vettore per i danni al viaggiatore opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al passeggero e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto, restando viceversa esclusa quando il sinistro venga attribuito al fatto stesso del viaggiatore, dal quale il vettore ha ragione di pretendere un minimo di diligenza, prudenza e senso di responsabilità nella salvaguardia della propria incolumità. Pertanto, ove la caduta del passeggero sia avvenuta in occasione della frenata programmata del treno in prossimità della stazione, risultata nella norma e non infrequente rispetto alle frenate avvenute sul medesimo tratto nei giorni immediatamente antecedenti e successivi, e nessun altro passeggero sia caduto, deve escludersi che l'evento lesivo sia stato causato in termini oggettivi dal fatto del vettore e dall'attività di trasporto.*



**Trib. Roma, sez. XVII, 4 maggio 2026, n. 6868;** giud. Colazingari.

\*\*\*

*In tema di trasporto ferroviario di persone, ove il ritardo del treno sia superiore a un'ora e il passeggero non abbia usufruito del biglietto, scegliendo di rivolgersi altrove, spetta il rim-*



borso dell'intero titolo di viaggio ai sensi dell'art. 10 r.d.l. 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito dalla l. 4 aprile 1935, n. 911, applicabile in forza dell'art. 1680 c.c. Tuttavia, il risarcimento del danno non patrimoniale da ritardo ferroviario richiede la prova di una lesione seria e grave di un diritto fondamentale della persona costituzionalmente tutelato, non essendo sufficiente che il ritardo abbia cagionato disagi o problematiche. Ne consegue che la presenza di minori e il periodo estivo, in assenza di prova della gravità e intollerabilità del pregiudizio e del nesso di consequenzialità con l'evento, non giustificano il riconoscimento del danno non patrimoniale.

**Trib. Napoli, sez. XII, 13 aprile 2026, n. 5886;** giud. Notaro.

\*\*\*



*In tema di danni subiti dal passeggero nel corso di un trasporto, l'azione contrattuale nei confronti del vettore si prescrive nel termine di un anno ai sensi dell'art. 2951 c.c., decorrente dalla data del sinistro, mentre l'azione aquiliana si prescrive nel termine di due anni ai sensi dell'art. 2947, comma 2, c.c.; non è applicabile al trasporto ferroviario nazionale o locale il termine triennale previsto dalle «Regole Uniformi concernenti il contratto di trasporto dei viaggiatori» di cui alla Convenzione COTIF del 9 maggio 1980 (come modificata con il Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999), ratificata e resa esecutiva in Italia, con la legge 21 novembre 2014, n. 174, riferita ai trasporti ferroviari internazionali. In ogni caso, in difetto di prova dell'acquisto di un valido titolo di viaggio, resta esclusa l'applicabilità delle norme sulla responsabilità contrattuale del vettore e la fattispecie è soggetta alle regole generali dell'illecito aquiliano ex art. 2043 c.c., con onere del danneggiato di provare la condotta dolosa o colposa del vettore, il pregiudizio subito e il nesso causale.*

**Trib. Roma, sez. VIII, 10 aprile 2026, n. 5561;** giud. Coderoni.

\*\*\*



*In tema di trasporto ferroviario di persone, il passeggero che utilizzi un biglietto a riduzione senza avervi titolo risponde dell'irregolarità del titolo di viaggio anche quando l'emissione sia avvenuta tramite agenzia autorizzata dalla società di trasporto, poiché l'errore di fatto non esclude la responsabilità quando sia determinato da colpa e un comportamento più diligente avrebbe consentito al viaggiatore di avvedersi della non corrispondenza tra la tariffa applicata e la propria età anagrafica, rivolgendosi prontamente al personale di bordo. Tuttavia, ai fini della regolarizzazione, l'importo dovuto deve essere calcolato detraendo quanto già corrisposto per il biglietto irregolare, secondo le condizioni generali di contratto, sicché l'ordinanza-ingiunzione va ridotta ove non risulti l'avvenuta decurtazione del prezzo già pagato.*

**Trib. Avellino, sez. I, 9 aprile 2026, n. 753;** giud. Russolillo.

\*\*\*

## TRASPORTO MULTIMODALE

*Nel contratto di spedizione, lo spedizioniere opera, alla stregua di un mandatario, come intermediario tra colui che ha necessità del trasporto e colui che lo effettua, assumendo l'obbligo di concludere i necessari contratti di trasporto (nel caso di specie: aereo, marittimo e su strada) e di eseguire le eventuali prestazioni accessorie, ma non anche la responsabilità vettoriale, salvo che entri attivamente nel trasporto assumendone il rischio ai sensi dell'art. 1741 c.c. Ne consegue che, ove non sia provata l'assunzione da parte dello spedizioniere dell'obbligazione di esecuzione del trasporto, il rapporto resta riconducibile al contratto di spedizione ex art. 1737 c.c. e lo spedizioniere non risponde della perdita o dell'avaria della merce trasportata dal vettore incaricato ai sensi dell'art. 1693 c.c., se non nei limiti della colpa nella scelta del vettore o nella trasmissione delle istruzioni.*



**Trib. Milano, sez. XI, 22 maggio 2026, n. 4311;** g.o.p. Songia.

\*\*\*

## TRIBUTI E DOGANA

*In tema di esenzione da accisa per le forniture di carburante imbarcate su unità da diporto quali provviste di bordo, ai sensi dell'art. 254, comma 2, TULD, l'esenzione presuppone che l'unità da diporto sia in partenza da un porto marittimo dello Stato con diretta destinazione ad un porto estero, che la partenza avvenga entro le otto ore successive all'imbarco e che sia annotata sul giornale delle partenze e arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale. Qualora tali condizioni non si verificchino, i benefici già accordati si intendono revocati e si applicano le sanzioni previste dalle vigenti leggi finanziarie, senza che il contribuente possa giustificare il mancato adempimento; la decadenza dall'esenzione consegue automaticamente allo scadere del termine concesso per lasciare il porto dello Stato, a maggior ragione laddove il ritardo non sia stato neppure comunicato all'Amministrazione finanziaria.*



**Cass., sez. trib., 28 aprile 2026, n. 11587;** pres. Fuochi Tinarelli, rel. Hmeljak; Agenzia delle dogane e dei monopoli (Avvocatura Generale dello Stato) c. P. P., (avv.ti M. Targhini e R. Partisani).

\*\*\*

## TURISMO



*L'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 7, primo comma, e l'allegato I del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, nonché l'articolo 5 della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», devono essere interpretati nel senso che: qualora una crociera presenti le caratteristiche di un servizio turistico «tutto compreso», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, di tale direttiva, le azioni risarcitorie relative a un danno alla persona subito nel corso del trasporto via mare, ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, da un passeggero che si trova a bordo della nave da crociera sono disciplinate dal regime di responsabilità del vettore marittimo che effettua la crociera con tale nave, previsto da detto regolamento.*

**C. giust. UE 4 giugno 2026, C-629/24;** pres. Arastey Sahún, rel. Smulders, Avv. gen. Norkus; *MH c. Costa Crociere S.p.a., Axyme Selarl, Generali IARD SA, Hiscox Insurance Company Ltd, Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de Paris e Costa Crociere S.p.a. c. DI, DM, Croisière Club SAS, Hiscox Insurance Company Ltd, Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du Puy-De-Dôme, Hiscox SA, WT.*

\*\*\*



*In tema di responsabilità civile derivante dalla navigazione da diporto, l'art. 40 d.lgs. n. 171/2005, mediante rinvio all'art. 2054 c.c., pone a carico del conducente di natanti e imbarcazioni da diporto la prova di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno. Ne consegue che, ove il natante affondi dopo l'impatto della chiglia con l'onda prodotta dal passaggio di altro motoscafo, il conducente non può andare esente da responsabilità se non allega e prova le cautele esigibili, sia quanto alle manovre di guida esperibili a fronte dell'onda anomala, sia quanto alla verifica dei danni subiti dall'imbarcazione e all'adozione di misure successive, quali il rientro in porto o l'immediato uso dei giubbotti salvagente. In tal caso, il fatto integra, ai fini dell'art. 2947, comma 3, c.c., una fattispecie astrattamente riconducibile al reato di omicidio colposo, con applicazione del più lungo termine prescrizione.*

**App. Cagliari, sez. dist. Sassari, 23 aprile 2026, n. 163;** pres. Grixoni, rel. Caleffi.

\*\*\*



*In tema di pacchetto turistico avente ad oggetto una crociera, la mancata tempestiva comunicazione ai consumatori della variazione dell'itinerario e dell'esistenza del diritto di recesso senza penali integra pratica commerciale scorretta, ai sensi degli art. 20 ss. cod. consumo, quando le comunicazioni inviate dall'organizzatore non contengano alcun riferi-*

mento alla possibilità di recedere e siano idonee a indurre i turisti a ritenersi vincolati alle modifiche programmate. Tuttavia, il risarcimento del danno conseguente alla pratica commerciale scorretta richiede la prova del danno-conseguenza subito dai singoli consumatori, non essendo sufficiente la mera lesione della libertà di autodeterminazione negoziale.

**App. Genova, sez. I, 15 aprile 2026, n. 394;** pres. rel. Silvestri.

\*\*\*

*La responsabilità per i danni causati dalla circolazione delle unità da diporto è regolata dall'art. 2054 c.c., richiamato dall'art. 40 del codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005). Il conducente di un gommone che navighi in prossimità di un'imbarcazione ancorata deve rispettare le distanze di sicurezza e prestare particolare cautela quando siano presenti segnali indicativi di uomo in mare. La violazione della distanza minima di 100 metri dall'imbarcazione di appoggio, con conseguente investimento del bagnante che si trovi entro il raggio consentito, fonda la responsabilità del conducente, del proprietario del natante e dell'assicuratore.*



**Trib. Napoli, sez. VIII, 13 maggio 2026, n. 7919;** giud. Lombardo.

\*\*\*

*L'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2015/2302 deve essere interpretato nel senso che, anche se un viaggiatore ha usufruito di una parte dei servizi forniti da un organizzatore di viaggi, l'adeguata riduzione di prezzo alla quale tale viaggiatore ha diritto in caso di difetto di conformità di tali servizi può corrispondere a un rimborso integrale del prezzo del pacchetto turistico di cui trattasi qualora tale difetto di conformità sia di gravità tale, tenuto conto del suo oggetto, da rendere il pacchetto turistico oggettivamente privo di interesse per detto viaggiatore.*



**C. giust. UE 23 ottobre 2025, causa C-469/24;** pres. Regan, rel. Gratsias e Smulders, Avv. gen. Medina; *B.F. (1) e B.F. (2) c. Z. sp. z o.o.; supra*, con nota di V. CORONA.



# OSSERVATORIO LEGISLATIVO

## REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2026/56 DELLA COMMISSIONE del 23 ottobre 2025 - **che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda i certificati di aeronavigabilità e i certificati ristretti di aeronavigabilità** (in GUUE 19 gennaio 2026).



REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2026/446 DELLA COMMISSIONE del 12 dicembre 2025 - **che integra il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, sui suoi membri e sulle norme e procedure di voto, e che abroga il regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione** (in GUUE 24 febbraio 2026).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/100 della COMMISSIONE del 15 gennaio 2026 - **che modifica i regolamenti (UE) n. 748/2012 e (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda il processo di revisione dell'aeronavigabilità, il certificato di aeronavigabilità e la segnalazione di eventi, e rettifica il regolamento (UE) n. 1321/2014** (in GUUE 19 gennaio 2026).

REGOLAMENTO (UE) 2026/247 DELLA COMMISSIONE del 2 febbraio 2026 - **che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile** (in GUUE 3 febbraio 2026).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/449 DELLA COMMISSIONE del 27 febbraio 2026 - **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 2 marzo 2026).

LEGGE 1 aprile 2026 n. 46 - **Adesione al Protocollo emendativo della Convenzione relativa alle infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, fatto a Montreal il 4 aprile 2014** (in GU 10 aprile 2026 n. 83).

*Il Protocollo emenda la Convenzione di Tokyo del 14 settembre 1963.*

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/781 DELLA COMMISSIONE dell'8 aprile 2026 - **che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti applicabili ai dispositivi di addestramento al volo simulato e all'uso di tali dispositivi per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti** (in GUUE 19 gennaio 2026).

LEGGE REGIONALE SICILIA 8 aprile 2025 n. 19 - **Disposizioni in materia di noleggio con conducente e trasporto pubblico locale** (in GU Reg. Sic., suppl. ord., 18 aprile 2025 n. 18).



REGOLAMENTO (UE) 2026/361 DELLA COMMISSIONE del 19 febbraio 2026 - **che modifica il regolamento (UE) n. 582/2011 per quanto riguarda l'omologazione in relazione alle emissioni dei veicoli pesanti dotati di dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia** (in GUUE 20 febbraio 2026).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/253 DELLA COMMISSIONE del 6 febbraio 2026 - **relativo a una specifica tecnica per il sottosistema «applicazioni telematiche» del sistema ferroviario dell'Unione europea per l'interoperabilità della condivisione dei dati nel trasporto ferroviario («STI TEL») e che abroga i regolamenti (UE) n. 454/2011 («STI TAP») e (UE) n. 1305/2014 («STI TAF»)** (in GUUE 10 febbraio 2026).



DECRETO (Ambiente e sicurezza energetica) 16 dicembre 2025 - **Aggiornamento dell'allegato tecnico al decreto 15 luglio 2016 - Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini** (in GU 30 gennaio 2026 n. 24).



DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 18 dicembre 2025 - **Recepimento della direttiva delegata (UE) 2025/811 della Commissione del 19 febbraio 2025 recante modifica dell'allegato I della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di reportazione navale** (in GU 21 febbraio 2026 n. 43).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 30 dicembre 2025 - **Disposizioni integrative all'istruzione e addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri** (in GU 13 gennaio 2026 n. 9).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 30 dicembre 2025 - **Integrazione alla composizione del corpo istruttori per i corsi di addestramento per il personale marittimo** (in GU 13 gennaio 2026 n. 9).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2026/116 DELLA COMMISSIONE del 19 gennaio 2026 - **che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2321 della Commissione concernente il formato del certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi** (in GUUE 20 gennaio 2026).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2026/121 DELLA COMMISSIONE del 19 gennaio 2026 - **che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2325 concernente il formato del certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi rilasciato a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi** (in GUUE 20 gennaio 2026).

LEGGE 22 gennaio 2026 n. 16 - **Modifiche all'articolo 40 della legge 28 luglio 2016, n. 154, in materia di contrasto del bracconaggio ittico nelle acque interne** (in GU 10 febbraio 2026 n. 33).

LEGGE 26 gennaio 2026 n. 9 - **Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee** (in GU 27 gennaio 2026 n. 21).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 5 febbraio 2026 n. 18 - **Prescrizioni tecniche per l'accessibilità e la mobilità a bordo delle navi e unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti delle classi A, B, C e D ricadenti nel campo di applicazione del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 come emendato, adibite al trasporto pubblico, di bandiera italiana, da parte delle persone a mobilità ridotta** (in <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-dirigenziale-numero-18-del-05022026>).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/550 DELLA COMMISSIONE del 12 marzo 2026 - **che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2022/1954 per quanto riguarda le norme armonizzate sulle misurazioni e dichiarazioni di potenza per la propulsione marina elettrica, nonché sulla prevenzione contro le cadute in mare e i mezzi di rientro a bordo** (in GUUE 13 marzo 2026).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 18 marzo 2026 n. 409 - **Modifiche al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 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'art. 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2017», pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana dell'8 giugno 2019, n. 133** (in <https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/documents/5158541/0/Decreto+n.+409.2026+del+18.03.2026.pdf/bced1679-b742-e644-3d0a-62d0020433d5?t=1773830058770>).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 26 gennaio 2026 - **Recepimento della direttiva 2023/2661/UE del 22 novembre 2023, che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto** (in GU 18 febbraio 2026 n. 40).



DECRETO-LEGGE 19 febbraio 2026 n. 19 (convertito in l. 20 aprile 2026 n. 41) – **Ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione** (in GU 19 febbraio 2026 n. 19, testo consolidato in GU 20 aprile 2026 n. 91).

*L’art. 10, comma 4, dispone il rilascio di autorizzazioni alla circolazione di prova alle imprese portuali.*

*L’art. 10, comma 5 contiene una norma di interpretazione dell’art. 172-bis c. nav., nel senso che «il trasbordo, anche completo, del personale imbarcato tra unità dello stesso armatore non comporta la messa in disarmo dell’unità di provenienza, purché essa rimanga ormeggiata».*

*L’art. 22 contiene disposizioni in materia di infrastruttura ferroviaria e concorrenza.*

*L’art. 23 contiene disposizioni in materia di investimenti relativi alle infrastrutture ferroviarie.*

LEGGE 11 marzo 2026 n. 34 - **Legge annuale sulle piccole e medie imprese** (in GU 23 marzo 2026 n. 68).

*L’art. 9 esonera dall’assicurazione obbligatoria i carrelli elevatori e altri veicoli utilizzati dalle imprese in aree ferroviarie, portuali e aeroportuali.*

REGOLAMENTO (UE) 2026/562 DELLA COMMISSIONE del 16 marzo 2026 - **che dichiara compatibili con il mercato interno alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell’Unione europea** (in GUUE 30 marzo 2026).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2026/770 DELLA COMMISSIONE del 25 marzo 2026 - **relativa alla richiesta di registrazione dell’iniziativa dei cittadini europei dal titolo «Trasporti rapidi, comodi, a prezzi accessibili e soprattutto rispettosi del clima per tutti gli europei» a norma del regolamento (UE) 2019/788 del Parlamento europeo e del Consiglio** (in GUUE 30 marzo 2026).

## SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

AREDDU, ANDREA, *Procedure informali e proroghe delle concessioni balneari: quando la gara d'appalto non è necessaria*, in *Riv. it. dir. tur.* 47/2026, 206.

«Con la sentenza n. 10131/2024 il Consiglio di Stato è tornato a pronunciarsi sul tema dell'illegittimità dell'estensione della durata delle concessioni balneari mediante l'utilizzo della procedura informale disciplinata dagli art. 36 e 37 c. nav., e dall'art. 18 reg. es. c. nav. Tale procedura sarebbe contraria ai principi generali dell'Unione europea e alla dir. (CE) n. 123/2006, che prevedono invece l'espletamento di apposite gare d'appalto. Tuttavia, la questione dell'illegittimità della suddetta procedura informale rimane ancora controversa: la stessa normativa europea, nonché la normativa e la giurisprudenza amministrativa italiana, lasciano spiragli aperti in merito alla sua utilizzabilità» [abstract tratto dalla Rivista].

CAPURSO, ANDREA, *Autorizzazioni amministrative per cavi e condotte sottomarini, rilievi idrografici e ricerca scientifica marina*, in *Federalismi* 16/2026, 44.

«L'articolo offre un'analisi comparata dei regimi nazionali in tema di attività quali la ricerca marina, l'idrografia e la posa o mantenimento di cavi e condotte. Attraverso lo studio delle legislazioni di trentaquattro Stati costieri si arriva alla conclusione che l'Italia è in linea con la prassi statale ormai formatasi in tema di ricerche per il percorso di cavi e condotte, ma è ancora indietro per la completezza dei regimi autorizzativi per ciascuna delle attività summenzionate» [abstract tratto dalla Rivista].

CASCIANO, DANIELE, *Le vendite all'imbarco. Nel diritto e nella prassi del commercio internazionale*, Pacini Giuridica, Pisa, 2026, p. 528, ISBN 9788833799520, € 50,35.

«Le vendite marittime all'imbarco, che hanno nelle clausole f.o.b. e c.i.f. i propri archetipi, rappresentano le forme di compravendita più diffuse nel commercio internazionale. Al di là delle differenze che intercorrono tra di esse, tali tipologie contrattuali si caratterizzano per le specificità che le accomunano sul piano della disciplina, con particolare riguardo ai profili legati al carattere duale dell'obbligazione di consegna del venditore, che ha ad oggetto sia le merci sia i documenti, al regime del passaggio del rischio in capo al compratore, che si realizza con la caricazione delle merci a bordo della nave nel porto di origine, alla produzione degli effetti reali del contratto, che risulta influenzata dalla tipologia di cose compravendute e dalle modalità di trasporto adottate. Muovendo dalla ricostruzione delle fonti della disciplina in materia e del ruolo svolto dall'autonomia



privata e dagli usi del commercio internazionale nella regolazione di queste fattispecie, l'opera esamina tali temi nella prospettiva di una ricostruzione unitaria dell'istituto» [abstract tratto dal sito dell'editore].

CHALED, ISSA FUAD ABU EL'-AUF, *Obespečenie morskoy bezopasnosti v prolive Bab-el'-Mandeb: vyzovy i puti regulirovaniya*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 182.

«L'articolo analizza i problemi della sicurezza marittima nello stretto di Bab el-Mandeb, area strategica che collega il Mar Rosso al Golfo di Aden. Attraverso questo passaggio transita una quota significativa del commercio mondiale e del trasporto di risorse energetiche, circostanza che ne determina la rilevanza geopolitica ed economica. Lo studio esamina il ruolo dei meccanismi del diritto internazionale e delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite nella tutela delle rotte marittime, soffermandosi in particolare sulle minacce rappresentate dal movimento degli Houthi quale principale attore non statale che incide sulla sicurezza della regione. Vengono inoltre analizzate le misure adottate dagli Stati e dalle organizzazioni internazionali per contrastare tali rischi. L'autore conclude che le minacce nello stretto di Bab el-Mandeb compromettono la sicurezza marittima regionale e internazionale e propone il rafforzamento della cooperazione internazionale e dei meccanismi di coordinamento per garantire la protezione di questa fondamentale via di comunicazione e la stabilità del commercio mondiale» [abstract tradotto dal russo].

CHOI, JUNGHWAN, *Public Maritime Law in Asia*, Springer, Singapore, 2026, p. 284, ISBN 9789819570379, € 176,79.

«This book is a scholarly compilation that explores the diverse and evolving landscape of public maritime law across Asia. This book provides an in-depth analysis of key legislative frameworks, safety and security measures, marine environmental governance, and seafarer welfare within the region. Divided into four thematic sections—Public Maritime Legislations, securing Maritime Safety, Prevention of Vessel-Source Pollution, and Seafarer Rights—the book features contributions from esteemed academics and professionals across Asia. It offers country-specific insights, comparative analyses, and case studies from nations such as South Korea, China, Vietnam, Mongolia, Singapore, and others. The work aims to highlight the unique challenges faced by Asian countries while addressing global maritime issues such as environmental sustainability, safety regulations, and human rights. By bringing together diverse perspectives from experts across the region, the book contributes meaningfully to the discourse on maritime governance while supporting sustainable development and legal innovation in the Asian maritime sector. It serves as a valuable resource for legal scholars, policymakers, maritime professionals, and students interested in understanding the complexities of maritime governance in the Asian context» [abstract tratto dal sito dell'editore].

CHOR'KOVA IRINA VALENTINOVNA, *Juridičeskij aspekt bor'by s piratstvom v Drevnem Rime*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, (57), 193.

«Il contrasto agli attacchi dei pirati contro le navi mercantili marittime e fluviali costituisce ancora oggi un elemento essenziale della sicurezza internazionale dei trasporti. Il fenomeno della pirateria, tuttavia, ha origini antiche, così come i tentativi della comunità internazionale di contrastarlo anche mediante strumenti giuridici. L'articolo esamina le misure legislative adottate dallo Stato romano contro la pirateria nella fase finale della Repubblica, valutandone l'efficacia. Sullo sfondo del contesto storico viene illustrata la necessità di adottare norme specifiche contro le flotte piratesche della Cilicia Aspra. L'autrice analizza in particolare due provvedimenti fondamentali: la *Lex de piratis persequendis* (101–100 a.C.) e la *Lex Gabinia* (68 a.C.), che attribuì a Gneo Pompeo poteri straordinari per organizzare la repressione della pirateria. Tra gli strumenti giuridici considerati rientra anche la politica di reinsediamento attuata da Pompeo dopo la sconfitta dei pirati cilici. Si conclude che tali misure legislative contribuirono in maniera complessivamente positiva al miglioramento della sicurezza nel bacino del Mediterraneo nel periodo considerato» [abstract tradotto dal russo].

DE GIOIA CARABELLESE, PIERRE – DELLA GIUSTINA, CAMILLA, *Guida operativa alle concessioni balneari. Con giurisprudenza, schemi e formule per bandi e ricorsi*, Dike Giuridica, Roma, 2026, p. 300, ISBN 8858219627, € 35.

«L'opera analizza la complessa materia delle concessioni balneari materia alla luce del diritto dell'UE, del diritto della navigazione, del diritto amministrativo, del diritto privato (proprietà e beni demaniali), del diritto costituzionale, del diritto commerciale (la concorrenza) e, novità di questa edizione del diritto penale, del diritto dell'energia e del diritto dell'ambiente. si distingue per la sua operatività, offrendo una moltitudine di suggerimenti giuridici, ma anche pratici, fra cui: modelli di bando per la concessione; formule di ricorsi avverso concessioni assegnate ad altri operatori o per l'impugnazione di provvedimenti di proroga; ricorsi volti a chiedere il pronunciamento della P.A. a mettere in concessione un tratto di costa potenzialmente utilizzabile quale lido balneare è arricchita da una scrupolosa analisi della più recente e significativa giurisprudenza amministrativa del 2026 (TAR, Consiglio di Stato, Consiglio di Giustizia Amministrativa della Regione Siciliana) favorevole e contraria alla proroga delle concessioni. per la sua completezza, costituisce un indispensabile strumento di analisi giuridica e di approccio operativo essenziale per avvocati, magistrati, Pubbliche amministrazioni e operatori del settore consente di accedere alle estensioni online per scaricare la versione modificabile di bandi e ricorsi e per ottenere gli aggiornamenti normativi e giurisprudenziali» [abstract tratto dal sito dell'editore].

D'ORRIO, ANDREA, *La corsa all'Artico: la prospettiva geopolitica russa*, in *La Comunità internazionale* 2026, 207.

«Il contributo – evidenziata la rinnovata centralità economica e strategico-militare della regione artica susseguente alla fusione delle calotte polari – si propone di esaminare, in una prospettiva diacronica, la strategia perseguita dalla Russia nell'area: dalla creazione dei primi insediamenti coloniali nell'XI secolo, all'Impero russo, al periodo sovietico, fino alla leadership di Vladimir Putin. Nella cosiddetta "corsa all'Artico", osserva l'Autore, interessi di natura geopolitica, geoeconomica e di sicurezza nazionale si intrecciano con la tradizionale presenza del Paese in questo quadrante regionale. In questo contesto, i cambiamenti climatici offrono alla Federazione russa un'opportunità inedita: quella di proiettarsi come una potenza marittima, attraverso il potenziamento infrastrutturale e l'impiego di tecnologie militari avanzate, allo scopo di sovvertire l'attuale assetto dei traffici marittimi internazionali e accrescere la propria influenza nello scacchiere internazionale» [abstract riadattato].

GROMOVOJ, DMITRIJ VLADIMIROVIČ, *Evoljucija primenenija Meždunarodnogo kodeksa po upravleniju bezopasnoj ekspluataciej sudov i predotvraščeniem zagrjaznenija kak faktor modernizacii pravovogo regulirovanija bezopasnosti moreplavanija i sudočhodstva na vnutrennem vodnom transporte Rossijskoj Federacii*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 222.

«L'articolo propone un'analisi complessiva dell'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (ISM Code) quale elemento centrale della modernizzazione della disciplina giuridica della sicurezza della navigazione marittima e della navigazione interna nella Federazione Russa. L'attualità della ricerca deriva dall'elevata incidenza del fattore umano tra le cause degli incidenti marittimi, dall'invecchiamento della flotta, dall'esigenza di armonizzare la normativa nazionale con gli standard dell'Organizzazione marittima internazionale e dal progressivo passaggio a modelli di vigilanza orientati alla gestione del rischio. L'autore individua le lacune e le contraddizioni emerse nell'attuazione del Codice ISM nell'ordinamento russo e formula proposte *de lege ferenda* volte a rafforzare l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne. Si sostiene che l'evoluzione del Codice ISM, integrata dagli strumenti volontari sviluppati dall'OCIMF (TMSA e OVMSA), favorisca il passaggio da un modello regolatorio centrato sugli aspetti tecnici a una concezione fondata sulla cultura della sicurezza e sull'indipendenza istituzionale della persona designata a terra (DPA). Lo studio propone infine una maggiore precisazione normativa delle disposizioni del Codice ISM nel diritto nazionale e un rafforzamento dei controlli sull'effettiva funzionalità, e non soltanto sulla conformità formale, dei sistemi di gestione della sicurezza» [abstract tradotto dal russo].

KLJANDIN, ALEKSANDR FEDOROVIČ, *Istoričeskij aspekt razvitija pravovogo regulirovanija dogovornych otnoženij, svjazannyh s morskimi perevozkami*, in *Transportnoe pravo*, 2026, 2, 10.

«L'articolo presenta i risultati di un'analisi dello sviluppo storico del trasporto marittimo e dell'evoluzione delle norme del diritto marittimo dall'antichità all'età contemporanea. Lo studio approfondisce la natura giuridica dei contratti relativi al trasporto marittimo, esaminando le diverse fonti normative che li disciplinano e le questioni concernenti la distinzione tra trasporto tramp e trasporto di linea, nonché la sistematizzazione e la classificazione dei contratti utilizzati in entrambi i modelli. L'autore osserva che uno dei principali problemi del diritto marittimo internazionale è l'assenza di un'effettiva unificazione delle norme. Il diritto marittimo russo, pur ispirandosi storicamente ai modelli occidentali e agli standard internazionali, non disciplina in modo esaustivo gli aspetti classificatori. La mancanza di una chiara definizione della natura giuridica dei contratti, tanto nel diritto internazionale quanto in quello nazionale, determina incertezze applicative rilevanti sia sul piano teorico sia nella pratica del diritto marittimo» [abstract tradotto dal russo].

LAGUTCEVA-NOGINA, TAT'JANA ANATOL'EVNA, SKUJBEDINA, OL'GA NIKOLAEVNA, *Osobennosti ispol'zovanija materiala na anglijskom jazyke dlja podgotovki specialistov v oblasti morskogo prava*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 124.

«L'articolo analizza le principali fonti disponibili in lingua russa e inglese utilizzate nella formazione degli specialisti di diritto marittimo, valutando le prospettive di impiego di testi aggiornati in lingua inglese nei percorsi di insegnamento. L'analisi mette in evidenza la scarsità di materiali didattici specificamente dedicati al diritto marittimo, poiché la maggior parte delle pubblicazioni è rivolta ai lavoratori portuali, ai marittimi e ad altre figure professionali del settore. Le autrici sottolineano invece che la formazione dei futuri giuristi del diritto marittimo deve sviluppare la capacità di interpretare la normativa nazionale e internazionale e di valutarne l'applicazione uniforme nelle attività di trasporto marittimo. Vengono inoltre esaminate le espressioni più ricorrenti della terminologia inglese del diritto marittimo presenti nelle pubblicazioni della banca dati Springer, rilevando il numero estremamente limitato di opere dedicate specificamente a questa disciplina. Si propone infine di approfondire ulteriormente l'idoneità dei materiali anglofoni che riflettono gli sviluppi più recenti del diritto marittimo internazionale ai fini del loro utilizzo nella formazione universitaria» [abstract tradotto dal russo].

MAGKLASI, ELENI, *Arbitration Clauses in Maritime Contracts*, Routledge, Abingdon, 2026, p. 266, ISBN 9781032426754, € 46,99.

*«Arbitration clauses are sacrosanct in maritime contracts. Standard forms of charter-parties and bills of lading reflect a desire to trade over the trusted dispute resolution choice of arbitration. However, when incorporating arbitration clauses, disputes and interpretational complexities continue to arise evidencing that the law is not settled yet. This book introduces a holistic evaluation of the commercial reasons and the legal principles that permeate the incorporation of arbitration clauses in modern maritime contracts, contrasting arbitration with exclusive jurisdiction clauses, where appropriate. The book presents a modern specialised legal study of incorporation of arbitration clauses into maritime contracts, considering recent developments and long-established principles of incorporation. Offering a thorough research into English, European, and Chinese law, with the objective to assess how the incorporation of arbitration principles crystallises through the years, the book will be of interest to researchers, legal practitioners, and commercial parties»[abstract tratto dal sito dell'editore].*

MARINO, GIUSEPPE, *La nuova agenzia per la sicurezza delle attività subacquee*, in *Giornale di diritto amministrativo* 3/2026, 298.

«Il contributo analizza l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS) ad opera della L. n. 9/2026, (recante "Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee"), collocandola nel più ampio processo di emersione della dimensione subacquea quale spazio strategico, infrastrutturale e regolatorio. In particolare, l'articolo esamina in modo sistematico la collocazione istituzionale, le funzioni e l'organizzazione dell'Agenzia, evidenziandone potenzialità e criticità ed interrogandosi sulla capacità dell'ASAS di fungere da effettivo centro di coordinamento delle attività subacquee» [abstract tratto dalla Rivista].

MASLOV, KIRILL ANDREEVIČ, *Problemy pravovogo obespečenija konkurentosposobnosti morskich kontejnernih perevozok v linejnom soobščeenii v akvatorii Severnogo morskogo puti*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 223.

«L'articolo è dedicato ai problemi della disciplina giuridica della competitività dei trasporti marittimi containerizzati di linea nell'area della Rotta marittima del Nord. L'attualità del tema deriva dalla necessità di sviluppare un quadro normativo che favorisca il trasporto containerizzato lungo tale rotta quale alternativa ai tradizionali itinerari commerciali. La ricerca evidenzia l'esistenza di una contraddizione tra il principio della regolarità dei servizi di linea e i limiti operativi della rotta, che si traducono in problematiche relative alla ripartizione dei rischi e all'adempimento delle obbligazioni. Il funzionamento di un servizio regolare di trasporto containerizzato nella Rotta marittima del Nord richiede la soluzione di diverse questioni concernenti la natura giuridica del servizio di linea, l'evoluzione dei modelli contrattuali, la definizione dei soggetti coinvolti e dello status giuridico dell'operatore della linea nei rapporti con gli altri partecipanti al trasporto, nonché

la distribuzione dei rischi e delle responsabilità tra le parti. L'autore sottolinea la necessità di adattare gli attuali meccanismi di responsabilità alle peculiarità del trasporto containerizzato lungo la Rotta marittima del Nord e di introdurre il concetto di "rischio gestito". Si conclude proponendo la creazione di uno speciale modello privatistico di navigazione di linea nella Rotta marittima del Nord, fondato sul ruolo centrale di un operatore russo della linea containerizzata» [abstract tradotto dal russo].

MAZZA, RITA, *Sea-Level Rise e continuità dello Stato nel parere della Corte internazionale di giustizia sul cambiamento climatico: questioni aperte*, in *La Comunità internazionale* 2026, 55.

«La Corte internazionale di giustizia, nel parere consultivo del 23 luglio 2025 sugli obblighi degli Stati in materia di cambiamento climatico, ha escluso in termini netti, seppur sintetici, che alla perdita, da parte di uno Stato, dei propri elementi costitutivi, consegua ipso iure l'estinzione dello Stato stesso. Muovendo da questa indicazione della Corte, l'Autrice si interroga se sia possibile riconoscere agli Stati senza terraferma (landless States) il carattere della sovranità. Nello specifico, vengono esaminati gli argomenti addotti a sostegno della "tesi della continuità della statualità" dei microstati minacciati dall'innalzamento del livello dei mari. Sono, inoltre, vagliate le molteplici soluzioni proposte al fine di assicurare un territorio a dette entità – quali la cessione o la vendita da parte di un altro Stato di una porzione del proprio territorio, la fusione con altri Stati, l'acquisizione di un territorio a titolo riparativo (*remedial territory*) o la costruzione di strutture artificiali – e la teorica che identifica tali Stati come governi in esilio (*Nations Ex-Situ*)» [abstract riadattato].

PAPPALARDO, MARIA MANUELA, *La violazione dell'obbligo di condurre i naufraghi in un «luogo sicuro» nell'ambito degli accordi con la Libia: il caso della nave Orione*, in *Riv. dir. intern.* 2026, 173.

«La sentenza n. 4611/2025 della Corte d'appello di Roma conferma un orientamento giurisprudenziale ormai consolidato — fondato sul principio del *non-refoulement* verso luoghi non sicuri, in particolare la Libia — nella vicenda della nave Orione, relativa al soccorso di migranti in attuazione degli accordi bilaterali con il Governo libico. Dopo aver accertato la responsabilità dello Stato italiano, la Corte riconosce un risarcimento del danno ex art. 2043 cod. civ., pari a quello determinato dalla Corte europea dei diritti dell'uomo nel caso analogo di Hirsi Jamaa et alii c. Italia. Sebbene la sentenza condanni fermamente la prassi italiana dei respingimenti diretti in acque internazionali, resta aperta la questione se le nuove prassi di cooperazione con la Guardia costiera libica, o altri potenziali accordi, siano compatibili con il diritto internazionale a tutela dei diritti umani» [abstract tratto dalla Rivista].

PECCHIOI, NICCOLÒ, *Spigolature intorno all'ultima giurisprudenza costituzionale in tema di concessioni demaniali marittime: a margine di Corte Cost., 1° luglio 2025, n. 89, in Rivista italiana di diritto pubblico comunitario 1/2026, 51.*

«The Author examines Judgment No. 89/2025 by the Italian Constitutional Court concerning state-owned maritime concessions. The Court struck down Tuscany's regional legislation, ruling that the regulation of indemnity criteria and competitive award procedures infringes upon the State's exclusive jurisdiction over the 'protection of competition'. This decision clarifies that regional authorities cannot legislate in areas reserved for the State, even in the face of prolonged national legislative inertia. Furthermore, the regional provisions were found to improperly favour incumbent licensees, contradicting the Bolkestein Directive and the principle of non-discrimination. The Author highlights the Court's "political function" in resolving chronic institutional conflicts through consistent and systematic jurisprudence. This iterative judicial stance effectively served as a strategic stimulus, urging the national legislator to finally address regulatory voids» [abstract tratto dalla Rivista].

PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA, ZUZANNA – VIO, IGOR, *Regulating Unmanned Vessels. Emerging Solutions*, Routledge, Abingdon, 2026, p. 320, ISBN 9781032971421, € 230.

«While the technology on crewless ships (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS) develops rapidly, the legal framework requires revisions to accommodate this new phenomenon. Although there is a broad understanding that there are no substantial barriers to the operation of MASS in legal terms, there is a need for a thorough revision process to provide for a proper regulatory framework. Future regulation should be based on several principles, including protecting the rights of victims of MASS operations and preserving the maritime environment, but, on the other hand, it should not hinder the development of technology and new industries. This book proposes regulatory solutions to the problems arising from MASS operations, carefully balancing the interests of many, at times new, parties involved. Consisting of four parts, the book opens with chapters describing the most recent developments at the forums of international organizations. The second part contains chapters that elaborate on specific issues arising from work done at international organizations, providing some solutions to emerging questions, including topics of the UNCLOS genuine link requirement for the Remote Operations Centres (ROCs), security issues, master of the MASS and environmental aspects. The third part concerns liability and insurance issues. The fourth part gathers chapters that comment upon different issues related to Artificial Intelligence (AI) in control of the MASS. This book is written for policy makers on different levels (international and national), national maritime administrations, practitioners in maritime law, insurers of maritime risks, maritime legal scholars, artificial intelligence scholars, and advanced students of maritime law courses» [abstract tratto dal sito dell'editore].

RAINEY, SIMON, *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts*, 5th Edition, Routledge, Abingdon, 2026, p. 1268, ISBN 9781041089025, € 675.

«*The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts* has established itself as a leading text and is written by Simon Rainey KC, one of the foremost shipping practitioners with unrivalled experience in the field. It is the only modern work on the law of towage and offshore vessel services, providing a comprehensive and extensively researched account of the general law coupled with a detailed clause-by-clause commentary and analysis of all the major standard contracts used in the international offshore, towage and heavylift sectors. The book provides expert coverage of the BIMCO Towcon, Towhire, Supplytime and Heavylift forms, the full suite of BIMCO Wreck Removal forms and the BIMCO Bargehire form, as well as the ISU Salvcon and Salvhire forms in their latest versions. Given the continued use of older forms, a comparison of the previous with the latest forms is an essential characteristic of the work. This fifth edition has been fully updated and revised to take into account the new BIMCO Towcon/Towhire 2021 contracts with a detailed analysis of the changes since the forms were last revised in 2008; the new UK Standard Conditions for Towage, revised at the end of 2024, again with a detailed analysis of the changes and updating of the old form, and also the revisions to the Bargehire form (2021) and the Wreckstage form (2024), together with a consideration of the recent Supplytime 2017 "Special Task Annexes" and the new 2021 ASVtime for accommodation support vessels, modelled on Supplytime 2017. For all legal practitioners dealing with this section of shipping law, this book is an essential and invaluable addition to their library» [abstract tratto dal sito dell'editore].

SAMMARTINO, LUIGI, *Transit of Arms Carriages by Sea and Enforcement of Erga Omnes Obligations in the Context of War in the Gaza Strip*, in *Riv. dir. intern.* 2026, 183.

«Le questioni giuridiche derivanti dal conflitto nella Striscia di Gaza sono anche legate al trasferimento di armi e prodotti a duplice uso inviati alle forze di difesa israeliane (IDF). Con ciò, la questione dell'attuazione di alcune misure restrittive degli Stati derivanti dalla violazione degli obblighi erga omnes è strettamente connessa a quanto sopra, nel momento in cui si considera l'applicazione di tali misure al transito e al trasbordo via mare di carichi di armi come collegate al dovere degli Stati di non fornire assistenza. La presente analisi intende evidenziare il quadro giuridico applicabile a situazioni verificatesi di recente, in cui Stati e attori non statali hanno deciso di dare seguito ai suddetti obblighi» [abstract tratto dalla Rivista].

SBANDI, ETTORE – DROMMI, GIANLUCA, *Ammissione temporanea delle imbarcazioni da diporto tra impiego privato e commerciale: i chiarimenti della ADM*, in *Rivista digitale l'IVA* 7/2026, 39.

«Il settore della nautica da diporto si configura tra i più rilevanti dell'economia marittima nazionale, presentando altresì una costante interazione con la normativa doganale dell'Unione Europea. Infatti, la presenza di imbarcazioni registrate in Paesi terzi che entrano nelle acque territoriali dell'Unione rende frequente l'applicazione del regime di ammissione temporanea, istituto che consente l'utilizzo di beni non unionali nel territorio doganale dell'Unione senza il pagamento dei diritti doganali all'importazione, purché siano rispettate le condizioni previste dalla stessa normativa unionale prevista di base dal Reg. UE 952/2013. In tale contesto si inserisce la circolare n. 11/2026 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, pubblicata a seguito di vari quesiti formulati dagli operatori del settore e dagli uffici territoriali, con l'obiettivo di chiarire come applicare tale regime speciale alle imbarcazioni da diporto usate per scopi privati e commerciali, con focus particolare su una serie di casistiche spesso controverse. Nella circolare si affrontano altresì vari aspetti pratici, come le modalità di vincolo e di appuramento del regime, il calcolo dei termini di permanenza, l'identificazione dell'utilizzatore dell'imbarcazione e il trattamento dei c.d. commercial yacht» [abstract tratto dalla Rivista].

SCOTTI, ELISA, *Concessioni demaniali marittime e nuova soggettività pubblica tra concorrenza e interessi generali*, in *Diritto amministrativo* 2/2026, 369.

«L'articolo ricostruisce l'evoluzione delle concessioni demaniali marittime alla luce del primato assunto, negli ultimi decenni, dalla concorrenza e dall'ottica funzionale del diritto dell'Unione europea. Mostra come la patrimonializzazione di fatto del demanio e la riqualificazione del rapporto concessione/autorizzazione abbiano prodotto una progressiva riduzione del bene a risorsa reddituale, con estromissione sociale dal godimento delle spiagge e crisi della sua dimensione collettiva. Viene quindi proposta una rinnovata centralità della soggettività pubblica che, incorporando le ragioni delle visioni oggettivanti, muove dalla natura del demanio marittimo di bene ad appartenenza pubblica necessaria e dalla sua funzione di garanzia di diritti fondamentali, per proiettarsi sul regime degli usi. In questa prospettiva, la pianificazione e la concessione riacquisiscono centralità regolatoria, configurando l'impresa balneare come attività privata di interesse pubblico e, nei casi di più intensa funzionalizzazione, come servizio pubblico o servizio universale svolto sul bene» [abstract tratto dalla Rivista].

TARASENKO, JURIJ ALEKSANDROVIČ, *Nekotorye zamečanija o pravilah vyjavenija obyčaeov morskich portov*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 132.

«L'articolo analizza i meccanismi giuridici di individuazione e certificazione degli usi dei porti marittimi nella Federazione Russa. L'autore esamina le caratteristiche della consuetudine giuridica previste dall'art. 5 del Codice civile della Federazione Russa e dagli atti normativi della Camera di commercio e industria della Federazione Russa. Particolare attenzione è dedicata alla procedura di attestazione degli usi portuali, alla competenza

dei diversi organismi coinvolti e alle contraddizioni della disciplina vigente. Lo studio mette in luce le divergenze tra la concezione teorica della consuetudine come fonte del diritto e le modalità pratiche della sua formalizzazione, soffermandosi inoltre sui conflitti tra usi certificati da differenti organizzazioni nello stesso ambito territoriale e sulle difficoltà probatorie nei procedimenti giudiziari. In conclusione vengono formulate proposte di riforma della normativa e della prassi in materia, finalizzate a rafforzare la certezza del diritto e la stabilità dei rapporti nel commercio marittimo» [abstract tradotto dal russo].

TELLARINI, GRETA, *La legge 26 gennaio 2026, n. 9, in materia di sicurezza delle attività subacquee*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2026, 541.

«Il contributo offre un'analisi approfondita della l. 26 gennaio 2026 n. 9, la quale introduce una disciplina organica volta a regolamentare le attività svolte nella dimensione subacquea, prevedendo altresì la costituzione di un'Agenzia di sicurezza ad hoc. L'Autrice sottolinea l'importanza dell'emanazione di tale disciplina, osservando come, negli anni, il settore delle attività subacquee abbia acquisito sempre maggiore rilievo sotto diversi aspetti: quello economico, quello tecnologico e quello della sicurezza nazionale. In relazione, viene osservato come la legge n. 9/2026, introducendo un quadro normativo organico, tenga in debita considerazione la varietà di interessi implicati, andando a disciplinare gli aspetti tecnici delle attività subacquee, garantendo necessarie misure di sicurezza per gli operatori, salvaguardando le infrastrutture collocate sui fondi marini e promuovendo lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica» [abstract riadattato].

ABDULLATIF, ABDULLAH - ALAHMAD, ALAAEDDIN - ALHAJ BAKKAR, YOUSEF - ALMOHAMAD, KHALAF - ALKASEM, SALAM, *The Legal Framework for Space Tourism Activities: An Analytical Study of International Law and UAE Legislation*, in *Air & Space Law* 2026, 289.



«The space tourism industry has gained significant momentum in recent years. Several companies have developed ambitious plans to organize the transportation of tourists to space. The development of space tourism activities raises some challenging legal questions. Emerging challenges include issues related to the legal status of space tourists and the applicable law, as well as registration and liability issues. This article examines the legal framework for space tourism activities in the United Arab Emirates, how the UAE legislature addresses the complex legal issues raised by these activities, the solutions adopted to overcome these challenges, and the effectiveness of these solutions in providing legal certainty to ensure the sustainability and development of these activities. This article concludes that the UAE legislature has taken significant steps in regulating space tourism activities and overcoming the legal obstacles hindering their development. It also emphasizes the need to continue improving and developing space law to align with the unique nature of space tourism activities» [abstract tratto dalla Rivista].

CAROTA, LISIA, *La nozione di «accordo firmato dal passeggero» per il rimborso del biglietto tramite buono viaggio*, in *Riv. it. dir. tur.* 47/2026, 172.

«Incrementando il novero delle decisioni in materia di trasporto aereo per l'interpretazione delle disposizioni del regolamento CE n. 261/2004 – 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 – la Corte di Giustizia dell'Unione europea si pronuncia sul diritto dei passeggeri aerei al rimborso del biglietto. Nel caso particolare, in seguito alla cancellazione di un volo, la compagnia aerea offriva ai passeggeri la possibilità di scegliere il rimborso immediato sotto forma di un buono di viaggio, compilando un modulo online, oppure il rimborso del prezzo del biglietto in denaro, ma assoggettando questa seconda opzione al rispetto di una procedura comprendente ulteriori fasi da effettuare presso il proprio servizio clienti. La Corte, sottolineando che il rimborso del biglietto va effettuato, principalmente, sotto forma di una somma di denaro e che, per contro, il rimborso sotto forma di buoni di viaggio si presenta come una modalità sussidiaria di rimborso, in quanto è subordinato alla condizione supplementare di un “accordo firmato dal passeggero”, focalizza l'attenzione su quest'ultima nozione. E statuisce al riguardo che la compilazione da parte del passeggero di un modulo online sul sito Internet del vettore aereo, con il quale abbia optato per una siffatta modalità di rimborso, con esclusione di un rimborso sotto forma di una somma di denaro, integri la nozione di “accordo firmato” per il rimborso del biglietto sotto forma di un buono di viaggio solo quando il passeggero sia stato in grado di effettuare una scelta efficace e informata e, pertanto, di fornire un consenso informato al rimborso del suo biglietto sotto forma di un buono di viaggio anziché sotto forma di una somma di denaro. Occorre, quindi, che il vettore aereo abbia fornito, in modo leale, al passeggero, un'informazione chiara e completa sulle diverse modalità di rimborso che erano a sua disposizione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

CHIRICALLO, NICOLA, *La responsabilità civile degli operatori spaziali. Una prima lettura dell'art. 18, l. 13 giugno 2025, n. 89 (c.d. legge spazio)*, in *Le nuove leggi civili commentate* 2026, 331.

«Il contributo esamina la disciplina della responsabilità civile degli operatori spaziali introdotta dalla l. 13 giugno 2025, n. 89 (cosiddetta «Legge Spazio»), focalizzandosi, in particolare, sull'art. 18. Dopo aver collocato la nuova normativa nel sistema delle fonti del diritto spaziale e averne analizzato i rapporti con il regime internazionale delineato dalla Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali del 1971, l'Autore ricostruisce i presupposti e l'ambito applicativo della responsabilità dell'operatore spaziale. L'attenzione si concentra quindi sulla fattispecie prevista dal comma 2 dell'art. 18, evidenziandone i caratteri di speciale ipotesi di responsabilità oggettiva per i danni cagionati a terzi sulla superficie terrestre o nello spazio aereo. Vengono successivamente

analizzati i limiti risarcitori, il sistema delle garanzie finanziarie obbligatorie e la funzione dell'assicurazione della responsabilità civile nel nuovo assetto normativo. Un autonomo approfondimento è dedicato alla disciplina dei danni subiti dai soggetti che partecipano, a qualunque titolo, all'attività spaziale, oggetto della diversa previsione contenuta nel comma 5 dell'art. 18. Nelle conclusioni, il contributo propone alcune riflessioni critiche sul rapporto tra responsabilità oggettiva, limitazione della responsabilità e assicurazione obbligatoria, soffermandosi sulle principali questioni sollevate dalla riforma» [abstract riadattato].

CORREIA, VINCENT, *Advanced Introduction to International Air Law*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2025, p. 198, ISBN 9781035342716, £ 85.

«In this incisive book, Vincent Correia guides the reader through the intricate field of public and private international air law, explaining its foundational principles and addressing contentious issues and trends. He examines how the values of uniformity and cooperation, upheld by the International Civil Aviation Organization, are now threatened amidst heightened geopolitical conflicts and unilateralism» [abstract tratto dal sito dell'editore].

COSSU, ROBERTO, *I vertiporti e la mobilità aerea avanzata: un nuovo paradigma per la mobilità del futuro*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2026, 467.

«Attraverso la disamina della normativa regolamentare internazionale dell'ICAO e dell'EASA, nonché di quella domestica italiana (ENAC) ed extra-Ue (tra cui segnatamente quella della Federal Aviation Administration statunitense), l'Autore si propone di fornire un inquadramento giuridico sistematico del vertiporto, inteso quale infrastruttura fondamentale della cosiddetta Advanced Air Mobility (AAM), specificamente progettata al fine di supportare il trasporto di passeggeri e di merci in contesti urbani densamente popolati e in quelli rurali e periferici. L'articolo analizza, quindi, le diverse tipologie di vertiporto, individuandone gli elementi caratterizzanti e delineandone la classificazione. Infine, il contributo esamina le principali problematiche che lo sviluppo delle infrastrutture di supporto alla mobilità aerea avanzata pone a livello normativo, nel quadro nazionale, europeo e internazionale, con particolare riguardo ai profili urbanistici, ambientali e di sicurezza» [abstract riadattato].

COZ FERNANDEZ, JOSE RAMON - KORNREICH, ORA BUCH - SENATORI, DAVIDE, *When Law Meets Satellite Navigation: Of Audits and Cybersecurity Norms*, in *Air & Space Law* 2026, 163.

«This article presents a new structured methodology for categorizing and analysing cybersecurity regulations relevant to European Space Agency's (ESAs) navigation programmes. It introduces a ten-category system that organizes European Union (EU) norms affecting

cybersecurity, thereby enabling a systematic assessment of their applicability. The analysis distinguishes between regulations that directly impact navigation programmes and those with no operational relevance. By demonstrating how this categorization streamlines compliance checks, improves audit consistency, and anticipates future regulatory developments, the article highlights the value of a legal analysis in strengthening the cyber resilience of the European navigation sector, which has an impact of EUR 260 billion market and five billion users» [abstract tratto dalla Rivista].

D'AFFRONTI, CÉDRIC, *Il BRI-SIC come risposta giuridica alla crisi orbitale? Una proposta di governance per il turismo spaziale*, in *Riv. it. dir. tur.* 47/2026, 131.

«Il crescente coinvolgimento di attori pubblici e privati nello spazio extra-atmosferico impone una riflessione giuridica urgente sulla sostenibilità orbitale, la responsabilità internazionale e la regolamentazione del turismo spaziale. In questo contesto, il corridoio spaziale informativo della Belt and Road Initiative Space Information Corridor (BRI-SIC), promosso dalla Cina, rappresenta un laboratorio giuridico innovativo che potrebbe contribuire alla costruzione di standard vincolanti in materia di sicurezza orbitale, gestione dei detriti spaziali e accesso equo allo spazio. L'articolo esplora il potenziale giuridico del BRI-SIC come modello di governance internazionale e valuta la sua capacità di fornire risposte concrete alle sfide del turismo spaziale e della sindrome di Kessler» [abstract tratto dalla Rivista].

DETLING-OTT, REGULA, *Republic of Austria v. Austrian Airlines AG (Case C-408/24)*, in *Air & Space Law* 2026, 333.

«The Court of Justice of the EU (CJEU) has ruled in the case of Republic of Austria v. Austrian Airlines AG that the legal framework of the single European sky protects the economic rights of airspace users in case the air navigation service provider fails to provide its services. It confirmed its earlier judgement of 2022 in the case of Skeyes, the Belgian air navigation service provider. The court did not follow the opinion of the advocate general who had asked a reversal from the Skyes judgement. The airline claiming damages from the air navigation service provider must proceed under national law to do so» [abstract tratto dalla Rivista].

EROTOKRITOU, CHRYSTEL - MATEOU, SOFIA, *Air Passenger Rights Case Law Developments from 1 August 2025 to 31 March 2026*, in *Air & Space Law* 2026, 273.

«From 1 August 2025 to 31 March 2026, 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 (the Court) and the General Court of the Euro-

pean Union (the General Court) that have shed light on the interpretation of EU Regulation No. 261/2004, the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention 1999) and Regulation (EU) No. 1215/2012. The second part presents a nonexhaustive overview of selected significant rulings from non-EU countries. In *AirHelp Germany GmbH v. Austrian Airlines AG* (C-399/24), the Court confirmed that a lightning strike constitutes an 'extraordinary circumstance' under Article 5(3) of Regulation 261/2004. In *Corendon Airlines v. Myflyright* (C-558/24), it held that delay must be assessed against the originally scheduled arrival time, notwithstanding prior notification of postponement. In *Verein für Konsumenteninformation v. KLM* (C-45/24), the Court ruled that reimbursement under Article 8(1)(a) includes intermediary commissions. Under the Montreal Convention 1999, in *Felicísima v. Iberia* (C-218/24), the Court confirmed that pets qualify as 'baggage' within Article 17(2), subject to the liability limits of Article 22(2). Separately, in *Deutsche Lufthansa v. AirHelp* (C-551/24), the Court clarified that assignment of claims does not affect jurisdiction under Article 7(1)(b) of Regulation 1215/2012. At General Court level, in *D S.A. v. P S.A.* (T-134/25), air traffic management decisions were held capable of constituting extraordinary circumstances, subject to a strict assessment and a direct causal link. In *NI and HZ v. European Air Charter* (T-656/24), the General Court clarified that such a link is broken where delays result primarily from the carrier's own operational decisions. Outside the EU, courts have increasingly emphasized carrier responsibility and evidentiary discipline. In *Air Canada v. Landry* (2026 ONSC 222) and *Jutras v. Air Canada* (2026 QCCS 420), Canadian courts strengthened obligations relating to rebooking and contractual performance. In *Brazil, REsp 2.232.322/MT* restricted moral damages to cases of proven harm, while *ARE 1.560.244 (Tema 1417)* limited the suspension of litigation to force majeure scenarios. In *Air India v. Sundarapariporanam* (2025), airlines were held liable for outsourced onboard services, and in *Mexico (Tesis aislada No. 2031818)*, denial of boarding due to system failure was attributed to the carrier» [abstract tratto dalla Rivista].

HUIZING, PIETER - DE KROM, ESTELLE, *EU Competition Law Developments in the Aviation and Space Sectors from 1 March 2025 to 28 February 2026*, in *Air & Space Law* 2026, 315.

«From 1 March 2025 to 28 February 2026, the aviation and space sectors have seen notable developments in EU competition law. The European Commission cleared the Safran/Collins and Boeing/Spirit mergers only after securing structural divestment commitments, while unconditionally approving several other transactions including the SES/Intelsat consolidation. State aid activity focused on the amendment and management of existing cases, as well as approval of new aid for regional airports, as well as for sustainable aviation fuel and space research. The period also saw significant judicial activity, with the General Court dismissing Ryanair's challenges to COVID-19-related State aid decisions and the Court of Justice delivering judgments in the long-running air cargo cartel cases» [abstract tratto dalla Rivista].

KONIK, ALEKSEJ ALEKSEEVICH, *Sravnitel'naja charakteristika pravovogo regulirovanija ispol'zovanija bespilotnyh vozdušnyh sudov v stranach Evropy i Azii*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 247.

«L'articolo presenta uno studio comparatistico sui modelli di regolazione giuridica dell'impiego degli aeromobili senza pilota nelle giurisdizioni europee e asiatiche. L'autore analizza le diverse modalità di integrazione dei droni nello spazio aereo nazionale, che spaziano da sistemi caratterizzati da una completa centralizzazione amministrativa e da un rigoroso regime autorizzatorio fino ad approcci basati sulla valutazione del rischio e su regimi giuridici sperimentali. Lo studio affronta inoltre i problemi dell'applicazione extraterritoriale delle norme, dei conflitti di giurisdizione e degli standard di tutela dei dati personali e della privacy nell'impiego degli aeromobili senza pilota. La ricerca si fonda sull'analisi della legislazione e degli altri atti normativi dei Paesi europei e asiatici, nonché sulla dottrina nazionale e internazionale. I risultati evidenziano che il modello europeo si basa prevalentemente su un approccio orientato al rischio, capace di ridurre gli oneri amministrativi mantenendo elevati standard di sicurezza, mentre quello asiatico privilegia un controllo statale centralizzato, efficace ai fini della difesa e della sicurezza pubblica ma meno favorevole allo sviluppo della logistica innovativa. L'autore conclude che la disciplina giuridica dei droni è ancora in una fase di rapida evoluzione, anche negli Stati più avanzati del settore, e sostiene l'opportunità di riconoscere l'insieme delle norme che regolano l'impiego degli aeromobili senza pilota come un autonomo istituto giuridico, pur nel quadro dei processi di convergenza promossi dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile» [abstract tradotto dal russo].

LAMON, MARCELLA, *I droni nel diritto della navigazione. Verso l'integrazione degli Unmanned Aircraft System nello spazio aereo non segregato*, Cacucci, Bari, 2026, p. 274, ISBN 9791259655523, € 28.

«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 ser-

vizi di trasporto tramite droni e velivoli a decollo e atterraggio verticale (VTOL) si fonda-  
no sull'attuazione dello U-Space e sull'integrazione dei vertiporti, le nuove infrastrutture  
dedicate» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LAVRIŠČEV, OLEG VIKTOROVIČ, *Pravovoe regulirovanie funkcionirovanija aviacionnogo (voz-  
drušnogo) transporta na regional'nom urovne: na primere Doneckoj Narodnoj Re-  
spubliki*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 27.

«L'articolo analizza l'infrastruttura aeroportuale e il quadro normativo che discipli-  
nava il trasporto aereo prima della costituzione della Repubblica Popolare di Doneck,  
durante il periodo della sua esistenza come Stato autonomo e successivamente alla sua  
integrazione nella Federazione Russa con lo status di regione. Sulla base di tale analisi  
vengono formulate proposte volte al perfezionamento della normativa che regola i rap-  
porti giuridici nel settore dell'aviazione leggera e regionale» [abstract tradotto dal russo].

LONKAR, ADVAITA, *Competition Law in Fragmented Aviation Sustainability Regimes*, in *Air &  
Space Law* 2026, 191.

«Aviation decarbonization depends on cooperation among competitors, yet competi-  
tion law considerations can affect such efforts. Airlines increasingly pursue collaborative  
sustainability initiatives, including joint offtake of sustainable aviation fuel (SAF), interop-  
erable book and-claim registries, and shared monitoring and verification frameworks. This  
article argues that competition law frameworks in the EU and United Kingdom (UK) are  
evolving – albeit unevenly – to accommodate such sustainability collaboration, while the  
US remains more uncertain. It shows that regulatory fragmentation across SAF definitions,  
carbon-pricing regimes, and compliance rules both increases the need for private coordina-  
tion and complicates its legal design. After mapping this fragmented landscape, including  
Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), EU Emis-  
sions Trading System, ReFuelEU, and the UK SAF Mandate, the article analyses recent EU,  
UK, and US competition law developments. It proposes a safe-harbour-plus blueprint for  
airline sustainability collaboration, based on open standard-setting, joint SAF procurement  
with safeguards, and interoperable registries. Properly structured, such cooperation can sa-  
tisfy competition law requirements while enabling aviation decarbonization. The analysis  
demonstrates that competition law can facilitate – not merely constrain – collective climate  
action in fragmented regulatory environments» [abstract tratto dalla Rivista].

RIZZO, MARIA PIERA - FRANCHINA, FEDERICO, *Drones in the Digital European Sky, Theoretical  
Foundations and Aviation Law Perspectives*, Springer, Cham, 2026, p. 260, ISBN  
978-3-032-16690-6, € 51,99, e-book ISBN 978-3-032-16691, open access.

«Originating from the PRIN 2022 research project “ATM, Drones and D.A.N.T.E. (Digitalization, Artificial Intelligence and New Technologies for Environment)”, this open access book focuses on the fundamental epistemological transformation in aviation law sparked by the advent of Unmanned Aircraft Systems (UAS). The authors investigate how rapid technological advances and autonomous agents challenge the anthropocentric principles established by the 1944 Chicago Convention. Further, they delineate the progression of regulation from a “weight-based” philosophy to a more flexible “risk-based” and “performance-based” framework, driven by the heterogeneous nature of drone operations. The book examines the “crisis of categories,” analyzing at which point flying objects are no longer classified as aircraft and how the “product” paradigm transition shifts emphasis from functionality to design, considering “open” category drones as consumer commodities. It also contrasts national frameworks – such as Italy’s assimilationist strategy and France’s security-oriented model – to underscore the tensions between national sovereignty and EU harmonization. In turn, it describes how UAS have been integrated into Air Traffic Management through the Single European Sky (SES II+) initiative and the development of “U-Space,” a digital ecosystem designed to replace human-centric control with automated systems. To do so, the book examines e.g. Urban Air Mobility (UAM) infrastructure, such as “vertiports” and the conflicts over regulatory authority between aviation authorities and municipal councils. A substantial portion of the book addresses the decoupling of the “Pilot-in-Command” concept from the “Black Box” issue in connection with AI-based decision-making. Given its scope, the book offers a valuable resource for legal practitioners, policymakers, and researchers interested in the “stress test” that autonomous agents represent for current legal frameworks. In addition, it advances aviation law scholarship by conceptualizing the “Digital European Sky” as a redefinition of the social contract for shared airspace, with the objective of promoting a secure and resilient future for civil aviation» [abstract tratto dal sito dell’editore].

ROSSO, ALLEGRA FRANCESCA, *L’onere della prova delle «misure del caso»: la qualificazione della carenza di personale aeroportuale come circostanza eccezionale*, in *Riv. it. dir. tur.* 47/2026, 188.

«La Corte di giustizia dell’Unione europea si è pronunciata sulla qualificazione della carenza di personale aeroportuale addetto all’handling dei bagagli come circostanza eccezionale ai sensi dell’art. 5, § 3, reg. (CE) n. 261/2004. La controversia riguardava un ritardo prolungato del volo Colonia-Bonn/Kos, imputabile (in parte) all’insufficienza di organico del gestore aeroportuale. La Corte ha ritenuto che tale evento potesse configurare una circostanza eccezionale, in quanto non inerente al normale esercizio dell’attività del vettore e sottratto al suo effettivo controllo. Tuttavia, ha ribadito come il vettore resti gravato dall’onere di dimostrare di aver adottato tutte le misure del caso per evitare o limitare le conseguenze del ritardo» [abstract tratto dalla Rivista].

SANDULLI, ALDO, *Le autorizzazioni alle attività spaziali*, in *Rivista trimestrale di diritto pubblico* 1/2026, 303.

«Il saggio mira ad analizzare la disciplina delle autorizzazioni alle attività spaziali, per come disciplinata dalla legge n. 89/2025, evidenziandone i punti di forza e le criticità. Si prendono le mosse dalla crisi del diritto internazionale dello Spazio e dalla crescente rilevanza della regolazione a livello europeo e nazionale. Questo ha determinato, però, una forte frammentazione delle discipline giuridiche, per cui emerge, dall'approccio comparato, l'esigenza di una armonizzazione sovranazionale (tentativo operato attraverso la proposta di Regolamento Ue, c.d. Eu Space Act). Si elabora poi, sempre in chiave comparata, un'approfondita analisi degli articoli della legge n. 89/2025 relativi alle autorizzazioni alle attività spaziali, sia per la parte di funzionamento del procedimento amministrativo sia per quanto riguarda i rapporti con la legge n. 241/1990, da un lato, e con la disciplina del golden power, dall'altro. Ne scaturisce un quadro complesso, caratterizzato da molte luci, ma anche da alcune questioni da risolvere» [abstract tratto dalla Rivista].

SANNINI, ALESSANDRO – GORI, LEONELLA, *Volare alto. Sostenere la crescita dell'industria aerospaziale in Italia*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2026, p. 234, ISBN 9788833658544, € 25.

«Nel caso dello Spazio, una visione di insieme è, sempre, anche una visione di filiera. Per una serie di ragioni, che, se sono vere a livello globale, lo sono in particolare per la realtà italiana, confine geografico ed ambito di interesse principale del volume. Lo Spazio costituisce, infatti, un'economia interrelata ed integrata, dove numerosi settori si intrecciano e concorrono a formare la catena del valore, a livello sia di produzione sia di servizi. Il saggio prende le mosse dall'importanza che le attività spaziali rivestono nel contesto attuale, anche in Europa e, precisamente, in Italia, per descrivere un pullulante universo di piccole e medie imprese, organizzate in distretti e connesse attraverso una rete di attività e relazioni cui l'apporto di capitali freschi e competenze manageriali organizzate può giovare in termini di crescita e di capacità industriali. In un mondo Spazio in radicale trasformazione, che, da dominio dei programmi istituzionali e agenzie governative si è avviato e continua ad evolversi anche sulla via dell'apertura al mercato e della coesistenza tra attori pubblici ed ingresso di giocatori privati, il libro esamina la situazione economico-finanziaria di un campione di società italiane, sia non quotate sia presenti sui listini, evidenziandone la resilienza attraverso un quinquennio di mutamenti repentini e dirompenti, ma anche alcuni elementi di fragilità e la necessità di premere sul pedale della crescita e della finanza per rendere realizzabili gli investimenti e affrontare con successo la crescente concorrenza globale. Lo Spazio è una delle arene di confronto dove si forgia la competizione internazionale e la credibilità strategica di un Paese: in estrema sintesi, è questa la tesi sostenuta nel volume, che si pone l'ambizioso obiettivo di

descrivere una dei settori più sfidanti per l'economia, dimostrando il posizionamento di primo piano ricoperto dall'Italia ed invitando studiosi, manager, ed esperti di finanza a prendere sempre maggiore consapevolezza del ruolo dello Spazio che ha da tempo stabilmente oltrepassato i confini di un argomento di moda passeggera per divenire volano di successo geopolitico e industriale» [abstract tratto dal sito dell'editore].

SCALIA, ROBERTO, *Profili civilistici, fiscali e previdenziali del «wet lease» aeronautico*, Giappichelli Editore, Torino, 2026, p. 208, ISBN 9791221118148, € 28,50.

«Il volume, che raccoglie gli atti del convegno tenutosi presso l'Università degli Studi di Bergamo il 5 giugno 2024, esamina il wet lease aeronautico e il suo rapporto con altre forme contrattuali del settore aeronavale e del trasporto internazionale, intrecciando l'analisi dei profili di diritto civile, diritto del lavoro e previdenziale e diritto tributario. Il volume si rivolge sia ai ricercatori ed agli accademici, offrendo una ricostruzione scientifica multidisciplinare, che ai professionisti, ai quali intende offrire degli strumenti operativi utili nell'affrontare l'analisi dei contratti, delle tutele per il personale di volo, della fiscalità diretta, IVA e dei profili convenzionali. Particolare attenzione è stata rivolta alla Convenzione di Cape Town ed al Protocollo aeronautico, alle più recenti e rilevanti pronunce rese dalle Corti europee e nazionali ed al confronto tra le diverse prospettive accademiche, giurisprudenziali e degli operatori del settore, in uno dei pochi contributi italiani dedicati organicamente alla materia» [abstract tratto dal sito dell'editore].

SCAPIN, ANDREA CRISTINA, *Taxing the orbit: come l'iva si confronta con l'economia spaziale globale*, in *Diritto e pratica tributaria* 3/2026, 781.

«Il contributo analizza le implicazioni iva delle attività basate su tecnologie satellitari nella crescente Space Economy, con particolare riferimento all'osservazione della Terra, alla navigazione satellitare e alle telecomunicazioni satellitari. Tali attività sono intrinsecamente immateriali, transnazionali e svolte in parte nello spazio extra-atmosferico – un'area non soggetta alla sovranità di alcuno Stato – il che rende i tradizionali criteri iva di collegamento, quali la territorialità e lo stabilimento, sempre più inadeguati. La frammentazione delle catene del valore satellitari tra più giurisdizioni genera rischi di doppia imposizione, doppia non imposizione e distorsioni concorrenziali. L'analisi comparata con il quadro brasiliano e la giurisprudenza internazionale evidenzia come qualificazioni giuridiche divergenti, in particolare con riferimento alla capacità satellitare e all'uso dei transponder, producano esiti iva incoerenti. Sia il Codice delle attività spaziali italiano (legge n. 89 del 2025), che il futuro Space Act dell'Unione europea sono importanti sviluppi normativi, pur rimanendo entrambi silenti in materia fiscale. È necessario quindi un quadro multilaterale coordinato volto a definire concetti condivisi e regole sul luogo di imposizione, al fine di garantire certezza giuridica e sostenere lo sviluppo sostenibile della Space Economy» [abstract tratto dalla Rivista].

SHIRICHENA, ARTHUR, *Liberalization Without Adjudication? Legal Limits of the Single African Air Transport Market (SAATM)*, in *Air & Space Law* 2026, 227.

«*The Single African Air Transport Market (SAATM) is Africa's most ambitious aviation liberalization initiative to date. However, progress towards making SAATM a reality has been frustratingly slow. This article argues that SAATM's main limiting factor pertains to the lack of compulsory supranational adjudication that can convert policy pledges into enforceable rights. A reading of the Yamoussoukro Decision's (YD's) dispute settlement provision (Annex 3), the African Union (AU) Constitutive Act and the African Civil Aviation Commission's (AFCAC's) enforcement powers show that SAATM commitments are currently designed to be aspirational rather than self-executing. Drawing on the European Union (EU) experience, this article explains how doctrines of compulsory jurisdiction, direct effect and judicial supremacy allowed the EU Court of Justice to constitutionalize the EU's internal market freedoms and underpin market actors' expectations. While consent-based arbitration decides individual cases under SAATM, it does not foster consistent interpretations or systemic compliance. Meaningful liberalization will require a more solid and effective supranational constitutionalization of the AU legal order. Hence, this article concludes that without binding enforcement mechanisms, SAATM will remain a liberalization framework rather than a single aviation market. This article forms part of a broader research project examining institutional design in aviation dispute settlement. For a complementary analysis that proposes a detailed institutional model for both African and global aviation dispute resolution*» [abstract tratto dalla Rivista].

UVAROV, MAKSIM ALEKSANDROVIČ, *Ekspperimental'nyj pravovoj režim ekspluatatsii bespilotnykh aviacionnykh sistem kak special'nyj administrativno-pravovoj režim*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 55.

«L'articolo analizza il regime giuridico sperimentale applicabile all'impiego dei sistemi aeronautici senza pilota nella Federazione Russa, sostenendone la qualificazione quale speciale regime amministrativo. L'attualità del tema deriva dal rapido sviluppo dell'aviazione senza pilota, dall'ampliamento dei suoi ambiti di utilizzo e dall'inadeguatezza di parte delle tradizionali strutture regolatorie rispetto alle nuove tecnologie. Lo studio prende in esame gli orientamenti dottrinali sul concetto di regime giuridico e di regime amministrativo, la normativa aeronautica relativa agli aeromobili senza pilota e la legislazione sui regimi giuridici sperimentali nel settore delle innovazioni digitali. Attraverso metodi formali, sistematici, comparatistici e dottrinali, l'autore dimostra che il regime sperimentale è caratterizzato da una finalità regolatoria specifica, da limiti temporali, territoriali e soggettivi, da una particolare combinazione di autorizzazioni, divieti, obblighi e garanzie e dall'esercizio di un controllo pubblico. Si conclude che esso non sostituisce la disciplina generale del diritto aeronautico, ma costituisce uno strumento di regolazione

adattiva destinato a sperimentare nuove soluzioni tecnologiche in condizioni controllate. I risultati dell'esperienza dovrebbero essere utilizzati per perfezionare la terminologia giuridica, definire i limiti della responsabilità e migliorare il quadro normativo relativo ai sistemi aeronautici senza pilota» [abstract tradotto dal russo].

YAMADA, TOMOKI, *Use of RPO Technologies in Outer Space in a Military Context and International Law: Legality of Imaging, Pressure, and Counterspace Attacks*, in *Air & Space Law* 2026, 249.

«This paper examines the legality of using Rendezvous and Proximity Operations (RPO) as a counterspace weapon. RPO enables a satellite to approach, inspect, or manoeuvre in proximity to another object, allowing kinetic or non-kinetic attacks, electronic interference, or intelligence gathering, sometimes pretending to be engaged in civilian activity. While the weaponization of space has been widely discussed, the legality of specific technologies such as RPO remains underexplored. Under Article 2(4) of the UN Charter, employing RPO as a kinetic or non-kinetic weapon may constitute a 'use of force'. This would apply even if it only partially damages the target, given the irreversibility and high value of space assets. RPO's unique features should also be considered: its ability to image and exert pressure on another satellite during its proximity operation even prior to any actual attack. While imaging alone, similarly to cyber espionage, may not violate international law, proximity operations intended to intimidate may amount to a 'threat of force'. This paper concludes that legal analysis, involvement of technical experts, and tailored governance frameworks focusing on RPO's distinctive challenges are essential» [abstract tratto dalla Rivista].

ZOLEA, SILVIO, *La legge n. 89/2005 e la proposta di Space Act dell'Unione Europea nell'assetto di governance spaziale del mondo multipolare*, in *Riv. it. dir. tur.* 47/2026, 76.

«Il presente contributo intende analizzare come la legge italiana sullo spazio, legge 13 giugno 2025, n. 89, possa incidere sulla proiezione spaziale del nostro Paese nel contesto europeo e globale. Lo studio si focalizza sull'importanza dell'adozione di una legge spaziale in questo momento e sull'approccio virtuoso della ricerca di una sinergia pubblico-privato; ed esprime dubbi sulla mancata recezione delle clausole di rinuncia reciproca ad azioni di responsabilità lungo la filiera contrattuale, sulla "pregiudiziale democratica" e sulla non regolamentazione dello sfruttamento delle risorse dei corpi celesti. Si analizzano criticamente anche gli sviluppi in atto a livello europeo, con la proposta di *EU Space Act*» [abstract tratto dalla Rivista].

ABBATTISTA, ANGELANTONIO, *Pianificazione strategica, sostenibilità ambientale e sicurezza logistica nei trasporti terrestri*, Giazira Scritture, Noicattaro, 2026, p.160, ISBN 9791282003179, € 23,75.



«La mobilità del futuro si gioca su un equilibrio sempre più delicato tra efficienza, sostenibilità e sicurezza. Questo volume affronta le principali sfide che interessano il settore dei trasporti terrestri, offrendo una lettura tecnica ma accessibile dei processi che stanno trasformando il comparto automotive e le infrastrutture di trasporto. Dalla pianificazione strategica della mobilità all'impiego dell'idrogeno e delle batterie a ioni di litio, dai materiali innovativi alle tecnologie di lavorazione sostenibili, fino all'analisi della sicurezza logistica di ponti e strutture strategiche, il testo propone un percorso interdisciplinare che collega ingegneria, ambiente e gestione del rischio. Un contributo utile per professionisti, studenti e operatori interessati a comprendere le dinamiche che guideranno l'evoluzione dei trasporti nei prossimi anni» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

BATTACHOV, PETR PETROVIČ, *Aktual'nye voprosy pravovogo regulirovaniia Severnogo zavoza v trudno-dostupnye i arktičeskie regiony Rossii*, in *Transportnoe pravo*, 2026, 2, 14.

«L'articolo analizza lo stato attuale della disciplina giuridica relativa all'approvvigionamento di beni di prima necessità nell'ambito del cosiddetto "rifornimento del Nord" destinato alle regioni artiche e difficilmente accessibili della Russia. L'autore evidenzia che il sistema è organizzato secondo un criterio territoriale, distinguendo quattro categorie di aree. Lo studio individua lacune e carenze della normativa vigente e propone modifiche alla legge federale sulle competenze degli organi del potere statale dei soggetti della Federazione Russa, suggerendo l'introduzione di un nuovo capitolo dedicato alla responsabilità delle autorità statali e degli enti locali. Vengono inoltre individuate cinque principali criticità nell'attuazione del sistema di rifornimento del Nord. L'autore conclude che la ricerca offre nuovi elementi per lo sviluppo della logistica e delle infrastrutture di trasporto e contribuisce a una più chiara definizione delle competenze delle autorità federali e regionali». [*abstract* tradotto dal russo].

BAŽINA, MARIJA ANATOL'EVNA, TITOVA, ELENA VIKTOROVNA, *Regulirovat' samokaty nel'zja zapre-tit'*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 12.

«L'articolo è dedicato ai problemi della disciplina giuridica dell'utilizzo dei mezzi di mobilità individuale, con particolare riferimento ai monopattini elettrici. Le autrici sostengono la necessità di perfezionare il quadro normativo vigente alla luce delle disposizioni già adottate in materia. Lo studio individua e analizza le principali criticità della regolamentazione attuale, tra cui la definizione giuridica dei mezzi di mobilità individuale, la mancanza di infrastrutture adeguate per un utilizzo sicuro, l'assenza di una disciplina tecnica organica relativa alla produzione e all'impiego di tali mezzi e la questione della loro registrazione statale. Le autrici propongono di superare tali problemi mediante modifiche legislative, l'introduzione di definizioni giuridiche chiare come fondamento della disciplina del settore e una regolamentazione più dettagliata delle modalità di utilizzo dei mezzi di mobilità individuale» [*abstract* tradotto dal russo].

BURNOS, EKATERINA NIKOLAEVNA, *O prekraščerii prava osušestvlenija perevozok po reguljarnomu maršrutu iz-za «starogo» avtobusa*, in *Transportnoe pravo*, 2026, 2, 2.

«L'articolo analizza i presupposti giuridici per la revoca del certificato che autorizza l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea e delle relative carte di percorso quando il vettore impiega autobus con caratteristiche difformi da quelle indicate nella documentazione autorizzativa, in particolare per quanto riguarda l'anzianità del mezzo. Richiamando gli orientamenti della giurisprudenza, l'autrice sostiene che, al fine di tutelare i vettori che operano in buona fede ma che, per ragioni economiche, non possono sostituire i propri autobus con mezzi nuovi, sia opportuno sospendere l'applicazione delle disposizioni del punto 2, parte 5, dell'art. 29 della Legge federale n. 220-FZ nella parte in cui prevedono la cessazione del diritto di esercitare il servizio di trasporto di linea per l'utilizzo di autobus "vecchi"» [abstract tradotto dal russo].

CARBONE, LEONARDO, *I servizi di taxi e di noleggio con conducente nell'era delle piattaforme digitali. Un gioco a somma zero?*, in *Resp. civ. prev.* 2026, 679.

«Il presente contributo ripercorre l'evoluzione della disciplina del trasporto locale di persone mediante servizi pubblici non di linea, dall'impianto originario alla riforma del 2018. Sono altresì esaminate le criticità emerse a seguito dell'avvento delle società di trasporto a chiamata, le pronunce della Corte costituzionale sui limiti all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente e le possibili direttrici di una riforma pro-concorrenziale del settore» [abstract tratto dalla Rivista].

CARBONE, LEONARDO – CASCIANO, DANIELE – LENZONI MILLI, ELEONORA – LOBIANCO, ROCCO, *Veicoli a guida autonoma e connessa. Quadro normativo e profili evolutivi della disciplina*, Pacini Giuridica, Pisa, 2026, p. 176, ISBN 9791257710491, € 17,10.

«I veicoli a guida autonoma e connessa rappresentano una delle più significative innovazioni tecnologiche del XXI secolo, al pari dell'introduzione del motore a combustione interna: la loro futura diffusione è destinata a ridisegnare la mobilità urbana, il mercato del lavoro e gli equilibri dell'industria automobilistica globale, oltre a sollevare interrogativi sul piano etico. Sul piano giuridico, la fattispecie è disciplinata da una pluralità di fonti ordinarie, di hard law e soft law, che investono aspetti alquanto eterogenei: i requisiti tecnico-costruttivi; le condizioni per la circolazione ordinaria o sperimentale; il trattamento, la protezione e la condivisione dei dati raccolti dalle scatole nere; i profili di responsabilità civile e penale. L'opera si propone di offrire una ricostruzione sistematica del fenomeno, alla luce della normativa di diritto internazionale, eurounitario, nazionale, anche in prospettiva comparata, con l'intento di evidenziare le possibili traiettorie evolutive della disciplina e sollecitare un più ampio dibattito sul tema» [abstract tratto dal sito dell'editore].

DELSIGNORE, MONICA, *Le concessioni autostradali oltre il contratto*, in *Diritto amministrativo* 2/2026, 405.

«Attraverso la ricostruzione e la lettura dei più recenti interventi del legislatore nel settore delle autostrade, lo scritto si propone di mettere in luce le ragioni per cui la nuova disciplina appaia convincente, anche quanto al superamento del criticabile ricorso alla proroga delle concessioni. Il nuovo regime regolatorio con l'introduzione di una convenzione unica, insieme ad altri poteri conformativi del rapporto tra gestore e concedente, va nella direzione di un recupero della dimensione funzionale della concessione, oltre il contratto» [abstract tratto dalla Rivista].

FINO, IVAN, *Onere probatorio e diligenza dell'attore nelle ipotesi di intervento del Fondo di garanzia delle vittime della strada*, in *Danno e responsabilità* 1/2026, 112.

«Il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada si configura come un complemento essenziale del sistema di r.c.a. mediante un meccanismo di socializzazione del rischio. Nelle ipotesi di intervento del Fondo grava sul danneggiato l'onere di provare il fatto generatore del danno e l'attribuibilità dello stesso alla condotta dolosa o colposa, esclusiva o concorrente del conducente di altro veicolo a motore, rimasto non identificato per circostanze oggettive e non imputabili alla negligenza della vittima» [abstract tratto dalla Rivista].

GUSAROVA, SVETLANA VITAL'EVNA, *Istoriko-pravovoj analiz obespečenija transportnoj bezopasnosti železnodorožnyh perevozok v Rossii v XIX veke*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 239.

«L'articolo analizza il processo di formazione della disciplina giuridica della sicurezza dei trasporti ferroviari nella Russia del XIX secolo. Lo studio copre il periodo compreso tra la costruzione della ferrovia di *Carskoe Selo* (1836) e l'adozione dello Statuto generale delle ferrovie russe (1885). L'autrice ricostruisce le principali tappe della codificazione della legislazione ferroviaria, individuando i fattori che hanno rallentato la formazione di un sistema organico di norme sulla sicurezza. Particolare attenzione è dedicata all'analisi dei principali incidenti ferroviari come catalizzatori del processo legislativo. In conclusione si evidenzia il ruolo dello Statuto generale delle ferrovie russe nell'affermare il principio della sicurezza della circolazione quale norma imperativa e nel creare una base giuridica i cui elementi sono tuttora presenti nella legislazione russa in materia di trasporti» [abstract tradotto dal russo].

ISMAKOV, EVGENIJ VLADIMIROVIČ, *Pravovye aspekty ispol'zovanija «černych jaščikov» v bespil'notnyh transportnyh sredstvach: problemy i perspektivy v rossijskom zakonodatel'stve*, *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 20.

«L'articolo esamina le questioni giuridiche connesse all'impiego dei dispositivi di registrazione dei dati di bordo ("scatole nere") nei mezzi di trasporto a guida autonoma. L'introduzione di tali veicoli sulle strade russe avviene in un contesto caratterizzato da una disciplina ancora insufficiente dello status giuridico dei sistemi di registrazione, che svolgono un ruolo essenziale nella ricostruzione degli incidenti stradali e nell'accertamento delle responsabilità. L'obiettivo principale dello studio è individuare le contraddizioni e le lacune della normativa russa relativa alle "scatole nere" e proporre soluzioni per la loro regolamentazione legislativa. L'analisi si basa su metodi di analisi sistematica e dogmatica degli atti normativi, nonché sul confronto con gli approcci adottati nell'Unione europea, in Germania, in Cina e negli Stati Uniti. I risultati evidenziano che in Russia mancano standard tecnici uniformi per tali dispositivi, che le registrazioni non godono di un chiaro status probatorio nei procedimenti giudiziari e che la protezione dei dati contro gli accessi non autorizzati è ancora poco sviluppata. L'autore propone di attribuire ai dati delle "scatole nere" il valore di prova primaria nell'accertamento degli incidenti che coinvolgono veicoli autonomi. Tra le principali conclusioni figurano l'obbligo di dotare di "scatola nera" i mezzi con elevato livello di autonomia, l'elaborazione di uno standard nazionale GOST, l'introduzione nel Codice di procedura civile e nel Codice degli illeciti amministrativi della Federazione Russa di norme sull'utilizzo delle registrazioni, nonché la previsione della responsabilità del produttore in caso di comprovato guasto tecnico. L'attuazione di tali misure renderebbe più oggettive le procedure di indagine, aumenterebbe la sicurezza e rafforzerebbe la fiducia pubblica nelle tecnologie di trasporto autonomo» [abstract tradotto dal russo].

KOZIN, MICHAÏL NIKOLAEVIČ, *Učet dinamičeskich ograničenij pri dostavke material'nych sredstv v učreždenija Federal'noj služby ispolnenija nakazanij na territorijach provedenija special'noj voennoj operacii*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 68.

«L'articolo esamina l'impatto delle condizioni mutevoli del trasporto e dell'approvvigionamento sull'efficacia della consegna di materiali agli istituti del Servizio penitenziario federale russo situati nelle aree interessate dall'operazione militare speciale. L'obiettivo consiste nel definire criteri per considerare i vincoli dinamici nella scelta delle modalità di rifornimento e nel determinare il rapporto tra efficienza funzionale ed efficienza economica. Attraverso un approccio sistemico e comparativo, l'autore dimostra che le variazioni delle condizioni stradali, dei tempi di percorrenza, della capacità delle rotte, della disponibilità di magazzini e dei costi incidono non solo sulle spese di trasporto, ma anche sulla completezza, tempestività, continuità e sicurezza delle forniture. Si sostiene che l'efficienza funzionale delimiti l'ambito delle soluzioni ammissibili, mentre quella economica consenta di individuare l'opzione ottimale tra le alternative praticabili. Viene infine proposta una procedura di valutazione in due fasi, che esclude dapprima le soluzioni in-

capaci di garantire il livello richiesto di approvvigionamento e individua successivamente quella caratterizzata dal costo complessivo più contenuto» [abstract tradotto dal russo].

LEVUŠKIN, ANATOLIJ NIKOLAEVIČ, *Osobennosti otvetstvennosti gruzootpravitelej, gruzopolučatelej i passažirov po dogovoram perevozki avtomobil'nyj transportom*, in *Transportnoe pravo*, 2026, 2, 6.

«L'articolo analizza le peculiarità della responsabilità giuridica dei mittenti, dei destinatari delle merci e dei passeggeri nei contratti di trasporto su strada. L'autore sottolinea come la disciplina della responsabilità nei rapporti derivanti dal trasporto di passeggeri rivesta particolare importanza per garantire la stabilità economica e sociale. Nella pratica applicativa sorgono frequentemente questioni relative all'accertamento della responsabilità delle diverse categorie di soggetti coinvolti nei contratti di trasporto automobilistico, caratterizzate da specificità proprie. Lo studio individua i parametri fondamentali della responsabilità dei mittenti, dei destinatari e dei passeggeri sulla base della normativa settoriale vigente, formulando conclusioni e proposte di riforma della legislazione russa in materia di trasporti» [abstract tradotto dal russo].

MALYŠEV, MAKSYM IGOREVIČ – SEMČENKO, ALEKSEJ JUR'EVICH, *Metodičeskie i normativno-pravovye osnovy razrabotki navigacionnoj sistemy informirovanija passažirov v uslovijach peresadočnogo uzla železnodorožnogo transporta*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 140.

«L'articolo presenta uno studio approfondito dei fondamenti metodologici per la progettazione dei sistemi di orientamento e informazione destinati ai passeggeri nei nodi ferroviari di interscambio. Gli autori svolgono un'analisi comparata delle linee guida russe e internazionali relative ai sistemi di informazione ai passeggeri, individuando come principali riferimenti gli standard internazionali ISO 7001 e ADA. Particolare attenzione è dedicata all'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, in conformità con i più recenti requisiti dello standard GOST R 59602-2021. Sulla base delle conoscenze relative ai processi psicofisiologici della percezione umana e dei principi dell'ergonomia vengono formulate raccomandazioni per la progettazione di sistemi di navigazione efficaci. Lo studio dimostra che un sistema informativo efficiente richiede un equilibrio tra il rigoroso rispetto degli standard obbligatori e una progettazione flessibile orientata all'utente, capace di garantire comprensibilità intuitiva, tempestività e presentazione multimodale delle informazioni» [abstract tradotto dal russo].

NESTEROV, EVGENIJ ALEKSANDROVIČ - REP'EV, ARTEM GRIGOR'EVICH – ŠVAGERUS, STANISLAV EVGEN'EVICH, *Pravovaja neopredelennost' kak vyzov reguljatornoj politike: kollizii pravoprimenenija v sfere legkovogo taksi*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 54.

«L'articolo esamina i problemi applicativi derivanti dall'art. 14.1.2, comma 5, del Codice degli illeciti amministrativi della Federazione Russa nei confronti dei servizi di intermediazione per il trasporto con taxi, nel contesto della digitalizzazione del settore dei trasporti. Gli autori analizzano il quadro normativo che disciplina la diffusione delle informazioni relative ai servizi di trasporto di passeggeri e bagagli, comprendente la Legge federale n. 580-FZ del 29 dicembre 2022, la Legge federale n. 149-FZ del 27 luglio 2006 sull'informazione, le tecnologie informatiche e la protezione delle informazioni, nonché la normativa secondaria. Particolare attenzione è riservata all'interpretazione dottrinale della fattispecie amministrativa, alla distinzione tra "fornitura" e "diffusione" delle informazioni nell'ambiente digitale e alla ripartizione delle competenze tra autorità federali e regionali. Sulla base dell'analisi della giurisprudenza e dei chiarimenti delle autorità amministrative, gli autori propongono di precisare i criteri legislativi di liceità dell'attività degli aggregatori digitali, eliminare le incongruenze tra la normativa sui trasporti e quella sull'informazione e migliorare i meccanismi di vigilanza e controllo. I risultati della ricerca risultano utili per il perfezionamento dell'attività normativa, l'uniformità dell'applicazione del diritto e il bilanciamento tra interessi pubblici e privati nei servizi di trasporto digitali» [abstract tradotto dal russo].

PARŠAKOV, ALEKSANDR SERGEEVIČ, *O nekotorych aspektach pravovogo regulirovanija predupreždenija pravonarushenij, svjazannyh s obespečeniem bezopasnosti na voennom transporte*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 57.

«L'articolo esamina alcuni aspetti della disciplina giuridica della sicurezza della circolazione stradale, con particolare riguardo alla guida e all'impiego dei veicoli militari, speciali e da trasporto. Al fine di incrementare l'efficienza operativa e la prontezza delle forze armate, l'autore propone di integrare e modificare gli atti normativi vigenti, poiché la normativa del Ministero della Difesa della Federazione Russa in questo settore è attualmente frammentata tra le diverse componenti delle Forze armate. Per garantirne un'applicazione uniforme e coerente, se ne suggerisce la codificazione o il riordino in un unico atto normativo interno. Si evidenzia inoltre che una parte di tali disposizioni è in vigore da diversi decenni e necessita di essere aggiornata alla luce delle attuali esigenze. L'autore richiama infine l'attenzione sulla mancata regolamentazione della qualificazione dei reati militari in materia di trasporti commessi in tempo di guerra. Si sostiene pertanto la necessità, nel contesto dell'operazione militare speciale, di completare la disciplina penale di guerra introducendo nel Codice penale della Federazione Russa la circostanza aggravante «durante periodi di mobilitazione o di legge marziale, in tempo di guerra oppure nel contesto di un conflitto armato o di operazioni belliche» per fattispecie quali l'abbandono di una nave militare in pericolo, la violazione delle norme di guida o di impiego dei veicoli, delle regole di volo o della loro preparazione e delle norme di navigazione» [abstract tradotto dal russo].

SAVARINO, ALICE, *Divieto di sosta e causazione colposa di incidente stradale*, in *Giurisprudenza italiana* 4/2026, 916.

«La nota prende in esame una pronuncia di legittimità in cui viene affrontato il tema della necessaria relazione di rischio tra la regola cautelare violata e l'evento lesivo, espressa in termini di causalità della colpa. Nel caso di specie, la questione è analizzata con particolare riferimento alla funzione cautelare del divieto di sosta nell'ambito della sicurezza stradale. Attraverso l'analisi del dibattito dottrinale e del formante giurisprudenziale, si evidenzia il consolidamento del nesso di rischio quale parametro di imputazione della responsabilità colposa d'evento, ma anche la persistenza di residue criticità applicative relative alla concreta individuazione del tipo di rischio oggetto della cautela e alle possibili interferenze con il piano dell'accertamento causale» [abstract tratto dalla Rivista].

ŠČERBININA, IRINA VASIL'EVNA, *Ispol'zovanie velosipednyh šlemov: zarubežnyj opyt pravovogo regulirovanija objazatel'nosti nošenija i rossijskie perspektivy*, in *Transportnoe pravo*, 2026, n. 2, 25.

«L'articolo affronta il dibattito sull'obbligo di indossare il casco da bicicletta, osservando come esso si sviluppi prevalentemente tra gli utenti della strada piuttosto che nell'ambito della dottrina giuridica, rendendo necessario un suo approfondimento scientifico. Attraverso un'analisi comparata delle esperienze straniere vengono individuati tre principali modelli normativi: l'obbligo generalizzato, l'obbligo differenziato in base all'età o al contesto territoriale e il modello fondato sulla raccomandazione accompagnata dal potenziamento delle infrastrutture ciclabili. Mediante un approccio sociologico-giuridico viene inoltre esaminata la domanda sociale espressa dalla comunità ciclistica russa, sistematizzando e valutando criticamente gli argomenti favorevoli e contrari all'obbligo del casco. Il contributo teorico e pratico dello studio consiste nella trasposizione del dibattito in termini giuridici e nella proposta di introdurre gradualmente l'obbligo per le categorie di utenti più vulnerabili» [abstract tradotto dal russo].

AFANAS'VSKAJA, ANNA VALER'EVNA - IVANOVA, NATALIJA ALEKSANDROVNA, *Cifrovye turističeskie platformy: ponjatie, vidy i modeli pravovogo regulirovanija (Rossija, ES, SŠA)*, in *Jurist*, 2026, 7, 36.



«L'articolo esamina le piattaforme digitali per il turismo quale fenomeno specifico dell'economia delle piattaforme nel settore turistico. Attraverso l'analisi della disciplina dell'Unione europea (Digital Services Act, Digital Markets Act e direttiva sui pacchetti turistici), dell'approccio statunitense agli intermediari online e del quadro normativo in via di sviluppo nella Federazione Russa (legislazione sulla tutela dei consumatori, protezione dei dati personali e progetto di disciplina speciale per gli aggregatori turistici), le autrici

sostengono la necessità di un modello organico di regolazione giuridica delle piattaforme digitali turistiche. Viene proposta una definizione originale di piattaforma digitale turistica, accompagnata da una tipologia delle diverse categorie e dall'individuazione dei principali modelli di regolazione. Sulla base dell'analisi comparata sono formulate proposte per il perfezionamento della legislazione turistica russa, tenendo conto della natura dei moderni servizi turistici fondati su piattaforme digitali» [*abstract* tradotto dal russo].

BARONI, GAIA, *Taxation on Mars? La sfida italiana nel contesto globale*, in *Il Fisco* 20/2026, 1823.

«La rapida espansione della space economy impone una riflessione sulla fiscalità dei redditi prodotti al di fuori di qualsivoglia sovranità statale. Con riferimento alle criticità derivanti dall'applicazione dei tradizionali criteri di collegamento impositivo (residenza e fonte) alle attività spaziali, si aderisce all'utilizzo del criterio alternativo fondato sulla registrazione degli oggetti spaziali ex art. VIII dell'Outer Space Treaty. A valle di un'analisi comparata delle principali *space-faring nations* e in considerazione degli elementi ricavabili dalla Legge n. 89/2025, si prospetta l'utilità di un duplice intervento domestico - una disciplina impositiva fondata sulla registrazione e incentivi fiscali ad hoc - affiancato da un'agenda convenzionale proattiva che contribuisca a rendere l'Italia una tra le nazioni leader del mercato» [*abstract* tratto dalla Rivista].

BUHERA, EDUARD, *Prospects of the National Transport Strategy of Ukraine*, in *The National Transport University Bulletin*, 2026, 30 (1), 59.

«The relevance of this study stems from the need to reassess the directions of Ukraine's transport system development in the context of military challenges, the restoration of damaged infrastructure, and deeper integration into the European transport area. Of particular importance is the formulation of an effective, sustainable and environmentally oriented transport policy capable of ensuring economic recovery and improving the quality of transport services. The aim of the study was to analyse the objectives of the National Transport Strategy of Ukraine up to 2030, assess the status of its implementation under current conditions, and justify the priority directions for the further development of the transport system, taking into account European standards and the principles of sustainable development. The study utilised methods of analysis and synthesis of scientific sources, comparative analysis of strategic and regulatory documents, as well as a systematic approach to assessing the state of transport infrastructure and the prospects for the development of electric transport. The information base comprised state programmes, scientific publications and analytical materials in the field of transport. The study analysed the key provisions of the National Transport Strategy of Ukraine up to 2030, in particular the directions for infrastructure modernisation, integration into the Trans-European Transport Network (TEN-T), the development of multi-

modal transport, and the introduction of environmentally friendly modes of transport. It has been established that the implementation of a significant portion of the measures is being hindered in part by financial constraints, institutional problems and the impact of military operations. The main challenges facing the development of public transport have been identified, including the ageing of the rolling stock, insufficient funding and the underdevelopment of the charging infrastructure for electric transport. Based on the analysis, promising directions for formulating an updated transport strategy have been substantiated, including the development of electric buses, the expansion of the charging station network, the introduction of intelligent transport systems, and increased state support for the modernisation of the transport fleet. The practical value of the results lies in their potential application in the development of national and regional transport infrastructure programmes, as well as in the formulation of an effective transport policy for Ukraine in the context of post-war reconstruction» [abstract dal sito della rivista].

CHARINA, EL'MIRA NASIBOVNA, *Transportnaja bezopasnost' v cifrovoj srede: problemy ugolovno-pravovoj kvalifikacii*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 85.

«L'articolo è dedicato ai problemi della qualificazione penalistica dei reati che compromettono la sicurezza dei trasporti nel contesto della digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto. L'autrice osserva che l'introduzione di sistemi automatizzati di gestione del traffico, piattaforme digitali di trasporto, sistemi di navigazione e tecnologie per veicoli altamente automatizzati e autonomi ha profondamente modificato la natura delle minacce alla sicurezza dei trasporti. Le condotte illecite si realizzano sempre più frequentemente attraverso interferenze nei sistemi informatici che gestiscono i processi di trasporto, la trasmissione dei dati e il coordinamento della circolazione. Lo studio analizza le principali minacce digitali, compresi i cyberattacchi ai sistemi di gestione del traffico, le interferenze a distanza sui veicoli, gli attacchi ai sistemi di navigazione e ai canali di comunicazione digitale, nonché i rischi connessi all'impiego dei mezzi autonomi. Particolare attenzione è dedicata ai problemi di qualificazione giuridica derivanti dalla sovrapposizione tra i reati contro la sicurezza dei trasporti e quelli contro la sicurezza delle informazioni informatiche, alle difficoltà nell'accertamento del nesso causale e all'individuazione del soggetto responsabile, considerando anche il ruolo degli operatori, dei proprietari dei veicoli e degli sviluppatori di software basati sull'intelligenza artificiale. L'autrice conclude che la legislazione penale vigente non tiene ancora adeguatamente conto delle peculiarità dell'ambiente digitale dei trasporti e richiede pertanto un ulteriore sviluppo» [abstract tradotto dal russo].

CHUPAILENKO, OLEKSII - KOLESNYK, YURI, *CONCEPT AND STRUCTURE OF AN IMPROVED RISK MANAGEMENT SYSTEM IN INTERNATIONAL TRANSPORTATION*, in *The National Transport University Bulletin*, 2026, 30 (1), 100.

*«In the conditions of international transportation development, characterised by a high level of uncertainty, increased requirements for customs control, and active digitalisation of logistics processes, the issue of effective risk management is of particular importance. Risks arise at the intersection of transport, logistics, and customs operations, have a complex nature, and are capable of spreading along the entire supply chain, which complicates their timely identification and mitigation. The aim of the study was to develop a concept and structure of an improved risk management system in international transportation, focused on process integration and real-time decision support. The study employed system analysis, methods of structural and functional modelling, risk assessment methods in accordance with ISO 31000 provisions, as well as fuzzy logic methods to formalise decision-making processes under conditions of uncertainty and incomplete information. A hierarchical transport and technological risk management system was proposed, covering all stages of international cargo transportation – from planning to execution control. The composition of key subsystems was defined, including identification, assessment, decision support, implementation of mitigation measures, and monitoring. A methodology for forming an integrated risk map had been developed, enabling the determination of risk criticality levels and the establishment of management priorities. An architecture of an intelligent decision support system was proposed, ensuring the integration of data, expert evaluations, and analytical tools. The results of the study can be used to improve the efficiency of customs control, reduce delays in international transportation, optimise logistics processes, and enhance the reliability of transport system operations» [abstract dalla rivista].*

GIULIANI, GIAMPAOLO – SPERA, MARIO, *IVA e ammissione temporanea delle imbarcazioni da diporto: esigenze di controllo e criticità interpretative*, in *Il Fisco* 25/2026, 2281.

«Con la circolare n. 11/2026, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli interviene sul regime di ammissione temporanea applicabile alle imbarcazioni da diporto impiegate per uso privato e commerciale. Sebbene il documento abbia natura eminentemente doganale, i chiarimenti forniti assumono immediata rilevanza anche sul piano IVA, poiché incidono direttamente sulla permanenza del regime di sospensione dell'imposta all'importazione e sulla qualificazione delle attività di charter e refitting svolte nel territorio unionale. La circolare, nel tentativo di contrastare utilizzi meramente strumentali del regime, valorizza il requisito dell'effettività dell'impiego commerciale dell'unità, ma lascia aperte numerose questioni interpretative concernenti la prova dell'attività economica e il coordinamento con la disciplina unionale» [abstract tratto dalla Rivista].

GRECO, DAVIDE, *Turbolenza convenzionale sui voli internazionali diretti a Parigi e Ottawa*, in *Fiscalità & Commercio Internazionale* 5/2026, 28.

«Nel presente scritto si analizzeranno tre pronunce di merito, pubblicate tra il 2025 e il 2026, aventi tutte ad oggetto la medesima fattispecie giuridica: la corretta tassazione dei compensi percepiti da un assistente di volo alle dipendenze di una compagnia aerea francese, alla luce di quanto disposto dall'art. 15, paragrafo 3, della Convenzione contro le doppie imposizioni tra Italia e Francia. Le decisioni in esame risultano di particolare interesse poiché giungono a conclusioni diametralmente opposte, generando un evidente contrasto interpretativo. Da qui la scelta di intitolare il presente contributo, con un titolo volutamente evocativo, "Turbolenza convenzionale sui voli diretti a Parigi e Ottawa"» [abstract tratto dalla Rivista].

LA TORRE, UMBERTO – SIA, ANNA MELANIA, (a cura di), *Il limite risarcitorio nell'ordinamento della navigazione e dei trasporti*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2026, p. 604, ISBN 9788849562385, € 93,10.

«Il Volume raccoglie alcuni dei risultati della ricerca condotta nell'ambito del progetto 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" (Prot. 20208JFB98) dalle unità delle Università degli Studi di Udine, Sassari, Genova e Teramo, coordinate da quella di Catanzaro. Il nucleo tematico risiede nella disamina delle moderne declinazioni dell'istituto del limite risarcitorio. Esso rimane un cardine del diritto della navigazione e dei trasporti e si propone oggi quale paradigma di riferimento per altri settori dell'ordinamento che manifestano analoghe esigenze di contenimento del rischio d'impresa. Il Volume include i contributi di Alfredo Antonini, Umberto La Torre, Michele M. Comenale Pinto, Elisabetta G. Rosafio, Alessandro Zampone, Fiorenza Prada, Giovanni Marchiafava, Mauro Menicucci, Federico Franchina, Monica Brignardello, Stefano Pollastrelli, Laura Trovò, Valentina Corona, Simone Vernizzi, Andrea la Mattina, Luca Ancis, Massimiliano Musi, Daniele Casciano, Anna L. Melania Sia, Chiara Tincani, Giuseppe Reale e Lorena Ambrosini» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LAVRUCHIN, MAKSIM VITAL'EVICH, *Podrazdelenija transportnoj bezopasnosti – včera, segodnja, zavtra*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 27.

«L'articolo analizza lo stato attuale del mercato dei servizi nel settore della sicurezza dei trasporti, attualmente interessato da una fase di trasformazione istituzionale. Sulla base dell'analisi della prassi applicativa e di fonti aperte, l'autore rileva una persistente tendenza alla criminalizzazione del settore, testimoniata dall'aumento dei reati di natura economica e corruttiva commessi dalle unità accreditate di sicurezza dei trasporti. Particolare attenzione è dedicata all'esercizio di attività imprenditoriali in assenza di un valido accreditamento e ai casi di frode nell'esecuzione di contratti pubblici. Vengono inoltre

presentati i risultati di un'indagine sociologica condotta tra gli operatori delle unità di sicurezza, *che consentono di valutare il loro status socio-professionale, il grado di soddisfazione lavorativa e le aspettative motivazionali*. Lo studio evidenzia un marcato divario tra la consapevolezza dell'importanza della propria funzione e l'insoddisfazione per gli incentivi economici. In conclusione viene proposto un approccio integrato al risanamento del settore, comprendente misure di decriminalizzazione, l'esclusione degli operatori scorretti e l'introduzione di sistemi di incentivazione non economica» [*abstract tradotto dal russo*].

MARCHIAFAVA, GIOVANNI, *Assicurazioni e garanzie nel contratto di pacchetto turistico e di crociera - il sistema di protezione del viaggiatore/crociereista*, Pacini Giuridica, Pisa, 2026, p. 304, ISBN 979-12-5771-033-0, € 33,25.

«La questione della protezione del turista costituisce da molto tempo una priorità per il legislatore dell'Unione europea. Lo studio esamina il sistema di protezione del viaggiatore/crociereista secondo la normativa italiana alla luce delle direttive europee in materia di pacchetti turistici. Tematica centrale è il regime giuridico delle assicurazioni e delle garanzie nel contratto di pacchetto turistico e di crociera approfondendo i sistemi di indennizzo a favore del viaggiatore/crociereista. In tale contesto sono analizzate le garanzie secondo il diritto francese e inglese. La recente modifica della direttiva (UE) 2015/2302 in materia di pacchetti turistici e di servizi turistici collegati ha costituito lo spunto per affrontare criticità e prospettive di riforma» [*abstract tratto dal sito dell'editore*].

MINENKOV, IGOR' SERGEEVIČ – STREL'COV, ROMAN SERGEEVIČ, *Optimizacija cepoček postavok ustroystv brenda Apple v uslovijach sankcionnogo davlenija*, in *Transportnoe pravo*, 2026, 2, 22.

«L'articolo esamina i principali aspetti dell'ottimizzazione delle catene di approvvigionamento dei dispositivi del marchio Apple nel contesto delle sanzioni internazionali determinate da tensioni geopolitiche e restrizioni commerciali. Gli autori analizzano le difficoltà derivanti dalla dipendenza dai fornitori globali, in particolare da Cina e Taiwan, evidenziando problemi quali la carenza di componenti, gli ostacoli logistici e i rischi di interruzione delle forniture dovuti alle sanzioni all'esportazione. Vengono proposte strategie di diversificazione dei fornitori, tra cui il trasferimento della produzione verso Paesi del Sud-Est asiatico, come India e Vietnam, e l'impiego di tecnologie digitali, quali l'intelligenza artificiale e la blockchain, per aumentare la trasparenza e la resilienza delle catene di fornitura. Attraverso il caso Apple, compreso lo spostamento di parte dell'assemblaggio degli iPhone, gli autori illustrano come l'azienda riesca a ridurre i rischi conciliando costi, qualità e conformità normativa. Lo studio sottolinea l'importanza di modelli adattivi per mantenere la competitività in contesti di instabilità e propone raccomandazioni applicabili anche ad altri marchi dell'industria tecnologica» [*abstract tradotto dal russo*].

NESTEROV, EVGENIJ ALEKSANDROVIČ - REP'EV, NIKOLAJ MICHAJLOVIČ - GRIGOR'EVICH, ARTEM, *Formirovanie podchoda k korrektyrovke transportnogo zakonodatel'stva vвиду vstuplenija v silu 1 janvarja 2027 goda ot del'nyh položenij Federal'nogo zakona ot 20 marta 2025 goda № 33-FZ «Ob obščich principach organizacii mestnogo samoupravlenija v edinoj sisteme publičnoj vlasti»*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, n. 1(57), p. 34-46.

«L'articolo presenta un'analisi giuridica sistematica della legislazione in materia di trasporti che richiede modifiche in vista dell'entrata in vigore, il 1° gennaio 2027, di alcune disposizioni della Legge federale del 20 marzo 2025 n. 33-FZ "Sui principi generali dell'organizzazione dell'autogoverno locale nel sistema unitario del potere pubblico". Basandosi sui metodi della sistematizzazione, della deduzione e dell'analisi giuridico-formale, nonché sulle regole della tecnica legislativa, gli autori elaborano soluzioni modello per l'introduzione di modifiche in diverse leggi sul trasporto direttamente collegate alla suddetta legge federale. L'approccio proposto alla revisione della legislazione sui trasporti può essere applicato a un ampio insieme di disposizioni che disciplinano i rapporti giuridici in materia di trasporti e di amministrazione locale» [abstract tradotto dal russo].

PETTIT LAVALL, MARIA VICTORIA (DIR.) – PUETZ, ACHIM (DIR.), BOBOC, SILVIA (COORD.), VICENTE MAMPEL, CIARA (COORD.), GILABERT GASCÓN, ALBANO (COORD.), *La modernización de la regulación del transporte de pasajeros y de carga. The modernisation of passenger and freight transport regulation*, Editorial Coles, A Coruña, 2026, p. 830, ISBN 9791370118020, € 90.

«La presente obra es fruto de la celebración del IX Congreso Internacional de Transporte: la modernización del transporte de pasajeros y carga, que tuvo lugar en Benicàssim (Castellón) los días 1, 2 y 3 de octubre de 2025, organizado por el Instituto de Derecho del Transporte de la Universitat Jaume I de Castellón (IDT). Recoge más de treinta trabajos, entre ponencias y comunicaciones, que se ocupan de distintas cuestiones de actualidad relacionadas con el sector del transporte en todos sus modos (terrestre, marítimo y aéreo), desde una perspectiva tanto de Derecho privado como de Derecho público» [abstract tratto dal sito dell'editore].

PROKUDINA, ALINA ANDREEVNA, *Meždunarodnoe sotrudničestvo stran BRIKS (BRICS) po obepečeniju transportnoj bezopasnosti v uslovijach vvedenija ograničitel'nyh ekonomičeskich mer*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 174.

«L'articolo esamina le principali fasi dello sviluppo della cooperazione tra i Paesi BRICS nel campo della sicurezza dei trasporti, con particolare riferimento alla realizzazione di corridoi internazionali di trasporto destinati a rafforzare i legami politici, doganali e giuridici tra gli Stati membri dell'organizzazione. L'autrice analizza inoltre le principali direttrici

di sviluppo delle rotte logistiche e di trasporto alla luce dell'attuale contesto geopolitico e della situazione economica internazionale» [*abstract* tradotto dal russo].

RAZGONJAEV, DMITRIJ ANATOL'EVICH, *Analiz sudebnoj praktiki po sporam iz dogovorov transportnoj ekspedicii: tendencii i podchody sudov*, in *Rossijskij sud'ja*, 2026, 7, 7.

«L'articolo esamina le peculiarità della disciplina giuridica della responsabilità dello spedizioniere per la perdita del carico e per il ritardo nella consegna nel quadro della legislazione civile russa. Particolare attenzione è dedicata all'analisi delle disposizioni del Codice civile della Federazione Russa, in particolare dell'art. 803, che disciplina i rapporti tra le parti dei contratti di spedizione. L'autore sistematizza le norme che definiscono la natura della responsabilità dello spedizioniere e i relativi meccanismi di attuazione, soffermandosi sull'interpretazione fornita dalla giurisprudenza e sui criteri di valutazione delle prove ai fini della ripartizione della responsabilità. Viene inoltre affrontata la questione delle strategie operative degli spedizionieri nelle situazioni di rischio, quando non sia possibile garantire la conservazione del carico o il rispetto dei termini di consegna. Lo studio propone raccomandazioni pratiche volte a ridurre i rischi giuridici, ottimizzare le clausole contrattuali e sviluppare un modello più efficace di cooperazione tra i soggetti coinvolti nel processo di trasporto» [*abstract* tradotto dal russo].

RUCKINA, GUL'NARA FLJUROVNA, *Obespečenie finansovoj ustojčivosti transportno-logističeskogo kompleksa: vyjavlenie osnovnyh nedobrosovestnyh praktik ukloenija ot fiskal'nyh objazatel'stv i reguljatornyh trebovanij v sfere gruzoperevozok i transportno-ekspedicionnogo obsluživanija*, in *Bankovskoe pravo*, 2026, n. 2, 7.

«L'articolo analizza i meccanismi dell'economia sommersa nel settore del trasporto e della logistica, individuando le cause socioeconomiche della carenza di manodopera e presentando dati statistici e altri elementi fattuali. Vengono esaminate le conseguenze delle pratiche elusive degli obblighi fiscali e dei requisiti regolatori, nonché le prospettive di sviluppo del mercato. L'autrice valuta inoltre l'efficacia dell'eccezionale campagna statale di emersione dell'economia sommersa attraverso l'introduzione delle piattaforme digitali "GosLog" e "Čestnyj ZNAK"» [*abstract* tradotto dal russo].

SANTORO, FRANCESCA – CELLURA, MAURIZIO – FERRARO, MARCO, *La decarbonizzazione dei trasporti nel pacchetto UE "Fit for 55": obblighi regolatori, condizioni di efficacia e profili critici in relazione all'impiego dell'idrogeno*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2026, 503.

«Gli Autori propongono un'indagine sulla normativa europea riguardante la decarbonizzazione dei trasporti, con specifico riguardo al pacchetto «Fit for 55», costituente lo

strumento fondamentale per l'attuazione delle politiche rientranti nel Green Deal europeo. Nel soffermarsi sui regolamenti ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime, l'articolo fa emergere come gli obblighi regolatori indirizzino il mercato sui carburanti a basse emissioni, favorendo l'internalizzazione dei costi ambientali. Viene, infine, evidenziato come il legislatore europeo abbia riconosciuto all'idrogeno un ruolo preponderante nei settori *hard-to-abate*, osservando, tuttavia, che il suo impiego pone numerose criticità – tra cui quelle legate alle certificazioni, al rischio di riduzioni solo apparenti delle emissioni nonché ai limiti economici e infrastrutturali – suscettibili di inficiare l'efficacia degli obblighi» [abstract tratto dalla Rivista].

TELITI, ERSIDA – GJETA, ARBER – MUSI, MASSIMILIANO, *Consumer protection within the package travel contracts in the EU and experiences of transposition in a candidate country: the case of Albania*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2026, 603.

«L'articolo analizza il sistema di tutela del consumatore nei contratti di pacchetto turistico offerto dall'ordinamento eurounitario, soffermandosi sull'evoluzione del quadro normativo che, a partire dalle discipline settoriali sui diritti dei passeggeri, ha progressivamente condotto all'affermazione di un modello organico di protezione del consumatore nel settore turistico. L'indagine esamina le principali garanzie riconosciute al viaggiatore-consumatore: in particolare, vengono approfonditi il diritto all'informazione precontrattuale e contrattuale, il diritto di recesso e di risoluzione del contratto, il regime di responsabilità dell'organizzatore e il diritto al risarcimento del danno, nonché i meccanismi di protezione in caso di insolvenza dell'operatore turistico. Lo scritto si concentra, inoltre, sui rapporti tra la disciplina dei pacchetti turistici e le altre fonti europee di tutela del consumatore nel settore dei trasporti, con specifico riferimento alle possibili interferenze e sovrapposizioni tra la direttiva 2015/2302 e il regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di diritti dei passeggeri aerei. Nella seconda sezione, il contributo esamina il processo di recepimento e armonizzazione della normativa europea in un Paese candidato all'adesione all'Unione europea, l'Albania, analizzando le soluzioni adottate dal legislatore nazionale. L'attenzione è rivolta, in particolare, alle definizioni e agli elementi essenziali del contratto di pacchetto turistico, ai diritti riconosciuti ai consumatori e agli obblighi gravanti sugli organizzatori, nonché ai requisiti di forma e validità del contratto» [abstract riadattato].

TITOVA, NATAL'JA KONSTANTINOVNA, *Povedenčeskij profajling kak sposob vyjavenija prestupnikov na ob"ektach transporta*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 1 (57), 63.

«L'articolo offre un'analisi approfondita degli aspetti teorici e applicativi del profiling comportamentale quale strumento fondamentale di prevenzione per la sicurezza dei

trasporti in un contesto di crescente globalizzazione delle minacce terroristiche e criminali. L'attualità del tema è legata al passaggio da modelli di sicurezza reattivi, basati prevalentemente su strumenti tecnologici, a sistemi proattivi e antropocentrici orientati all'individuazione precoce dell'intenzione criminosa. L'autrice definisce il profiling comportamentale come una tecnologia interdisciplinare che integra l'analisi dei comportamenti verbali, non verbali e psicofisiologici. Lo studio illustra i fondamenti metodologici del profiling, individua i principali indicatori di comportamento sospetto e analizza le peculiarità del suo impiego nella prevenzione del terrorismo suicida. Particolare attenzione è dedicata agli effetti derivanti dall'integrazione dell'analisi comportamentale con i sistemi tecnico-strumentali di controllo, che consente di realizzare una protezione multilivello. L'autrice conclude che il profiling comportamentale rappresenta uno strumento altamente efficace sotto il profilo operativo e preventivo, evidenziando la necessità di una formazione specialistica dei profiler e dell'elaborazione di chiari protocolli giuridici ed etici volti a evitare discriminazioni e a garantire il rispetto dei diritti dei cittadini. Lo studio contribuisce allo sviluppo della criminologia applicata e della teoria della sicurezza dei trasporti» [abstract tradotto dal russo].

TOCHYHIN, MAKSYM, HULCHAK, OKSANA, *Innovative Approaches to Rebuilding the Logistics Infrastructure of Ukraine*, in *The National Transport University Bulletin*, 2026, 30 (1), 79.

«The article was devoted to the analysis of modern innovative approaches to the restoration of the logistics infrastructure of Ukraine in the context of post-war recovery and global changes in the world economy. The object of research was the processes of restoring the transport and logistics infrastructure of Ukraine, taking into account modern technological and organisational solutions. The purpose of the study was to identify key strategies and technologies for the reconstruction of the country's logistics system, taking into account digitalisation, environmental sustainability and integration into the European transport network. The research methods included mathematical modelling of traffic flows, analysis of current logistics trends, the use of multi-agent systems for route optimisation, and an empirical study of international experience. The article discussed the main challenges associated with the restoration of logistics infrastructure and identified ways to overcome them. In particular, it was proposed to use urban microhubs to optimise the delivery of goods in cities, to introduce digital technologies (Internet of Things, artificial intelligence, blockchain) to improve the efficiency of logistics processes, and to develop multimodal transportation. Based on modelling using Simulation of Urban Mobility, the effectiveness of the proposed approaches to reduce traffic load, cut costs, and reduce CO<sub>2</sub> emissions was demonstrated. The results of the article can be used by public authorities, transport companies and logistics operators to develop a strategy for the restoration and modernisation of Ukraine's logistics infrastructure. Forecast assumptions about the development of the research object were related to the further intro-

*duction of intelligent transport systems and digital technologies in the field of logistics, the creation of innovative logistics clusters, and the integration of Ukraine into European transport corridors» [abstract dalla rivista].*

TULLIO, LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVII ed., Lefebvre Giuffrè, Milano, 2026, p. 1050, ISBN 9788828879497, € 65,55.

«L'opera esplora la materia del diritto della navigazione in maniera completa, comprendendo tutti gli aspetti speciali connessi di diritto amministrativo, privato, internazionale, processuale e penale. Nella trattazione si tiene conto del codice della navigazione e di tutta la legislazione speciale, anche di derivazione europea e internazionale. Questa nuova edizione si caratterizza per il consueto aggiornamento, soprattutto di dottrina e giurisprudenza. Sotto il profilo normativo, si segnalano le novità più rilevanti. A livello europeo: la fine dell'esenzione antitrust per i consorzi marittimi dal 25 aprile 2024; l'istituzione della nuova Agenzia per la sicurezza marittima, in sostituzione della precedente. A livello nazionale: l'istituzione per l'Italia della zona economica esclusiva; la legge sull'economia dello spazio, con particolare riguardo ai danni provocati da oggetti spaziali; la semplificazione della forma del contratto di arruolamento; la legge sulle attività subacquee, con l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee; il decreto-legge sulla trasparenza dei prezzi nei trasporti aerei nazionali; l'istituzione dell'omicidio nautico e delle lesioni personali nautiche (art. 589-bis e 590-bis c.p.); l'entrata in vigore in Italia della Convenzione di Parigi del 2021, che istituisce l'Organizzazione internazionale per gli ausili alla navigazione marittima. Inoltre, con la l. 10 novembre 2025 n. 16, è stato delegato il Governo a disporre in materia di navigazione interna e promiscua. Sotto il profilo giurisprudenziale, si segnalano soprattutto: la continuazione del proliferare di decisioni della Corte europea sull'applicazione del reg. UE 261/2004; le decisioni del Consiglio di Stato che hanno considerato legittima la pretesa del pagamento di un corrispettivo per il "bagaglio a mano grande" nel trasporto aereo. Continua poi il braccio di ferro fra potere legislativo e magistratura sulla proroga delle concessioni del demanio a scopo turistico-ricreativo e, sempre in tema di concessioni, si segnala la svalutazione, da parte del Consiglio di Stato, dell'efficacia dell'art. 37 c. nav. a garantire la necessaria imparzialità e trasparenza» [abstract tratto dal sito dell'editore].

VENEZIA, ELISABETTA, *Il settore dei trasporti. Aspetti economici e ambientali*, Franco Angeli, Milano, 2026, p. 168, ISBN 788835188124, € 31.

«Il sistema dei trasporti rappresenta un ambito analitico centrale per la comprensione delle dinamiche economiche, territoriali e ambientali delle economie contemporanee. In un contesto segnato dall'intensificazione dei flussi di mobilità, da criticità ambientali e da disuguaglianze nell'accesso ai servizi, lo studio dei trasporti consente di interpreta-

re le relazioni tra sviluppo economico, organizzazione dello spazio e qualità della vita. Il volume si configura come uno strumento semplice per la comprensione di fenomeni complessi, adottando un approccio sistematico che integra teoria economica ed evidenza applicata. L'obiettivo è offrire una chiave di lettura organica del settore attraverso un'esposizione chiara e accessibile. L'analisi affronta la struttura del mercato, i costi di produzione e i meccanismi di formazione dei prezzi, estendendosi alle scelte modali, al ruolo delle infrastrutture, alla valutazione degli investimenti e ai fallimenti di mercato. Particolare attenzione è dedicata alla sostenibilità, alle politiche europee dei trasporti e alla mobilità inclusiva. Rivolto a chi studia e a chi opera nelle politiche pubbliche, il volume fornisce strumenti analitici utili per comprendere la complessità del sistema dei trasporti e orientare le scelte verso modelli più efficienti, equi e sostenibili» [abstract tratto dal sito dell'editore].

ZAREVA, ELENA ALEKSANDROVNA, *Voprosy ugovnoy otvetstvennosti za transportnye prestupleniya s učastiem bespilotnykh transportnykh sredstv*, in *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2026, 2 (58), 78.

«L'articolo affronta i problemi della responsabilità penale per i reati in materia di trasporti che coinvolgono veicoli autonomi. Lo sviluppo delle tecnologie di guida senza conducente introduce una nuova dimensione della responsabilità penale, che perde il suo tradizionale carattere antropocentrico per assumere una dimensione algoritmica, rendendo inadeguate le tradizionali categorie relative agli elementi oggettivi e soggettivi del reato. Sebbene la normativa sui regimi giuridici sperimentali riconosca questa nuova realtà, il diritto penale non ha ancora fornito risposte adeguate a tali trasformazioni» [abstract tradotto dal russo].

## MATERIALI

### I TEMPI DI ATTESA AI FINI DELLA CARICAZIONE E DELLA SCARICAZIONE NELL'AUTOTRASPORTO MERCI PER CONTO TERZI (\*)

SOMMARIO: 1. Il quesito. – 2. Gli elementi fattuali e documentali vagliati. – 3. Disciplina di cui all'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005 e sua evoluzione alla luce del d.l. 21 maggio 2025 n. 73. – 3.1. La disciplina previgente. – 3.2. La normativa attuale. – 4. La fattispecie concreta e l'interpretazione dell'accordo contrattuale. – 5. Conclusioni.

1. *Il quesito* – Mi è stato chiesto di esprimere il mio parere con riferimento ad alcune problematiche interpretative sorte in relazione a un contratto di autotrasporto merci per conto terzi stipulato tra la Vostra Impresa (di seguito il «Vettore») e XY (di seguito il «Committente») con particolare riferimento al tema della disciplina, nell'ambito dello stesso, dei tempi di attesa ai fini della caricazione e della scaricazione degli autocarri e di quelli relativi allo svolgimento delle operazioni medesime, nonché della conseguente ripartizione economica dei costi per le soste eccedenti complessivamente il periodo di franchigia concordato.

In particolare, il quesito concerne la seguente fattispecie.

In virtù delle pattuizioni intercorse tra le parti, sino al mese di ottobre 2025, al fine di non penalizzare il Vettore nelle ipotesi di prolungata immobilizzazione del mezzo, il Committente si era impegnato a corrispondere al medesimo un indennizzo forfettizzato per le soste di durata superiore alle due ore, decorrenti dal momento dell'arrivo dell'autocarro presso il luogo di caricazione o di scaricazione sino alla ripartenza dello stesso.

Nel mese di novembre 2025, il Committente ha revocato in discussione il suddetto assetto negoziale, deducendo che: (i) esso non sarebbe più compatibile con la disciplina in materia di tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico dettata dall'art. 6-bis del d.lg. 21 novembre 2005 n. 286, come novellato alla luce delle sopravvenute disposizioni normative

---

(\*) Testo del parere reso da Daniele Casciano e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

di cui al d.l. 21 maggio 2025 n. 73 (cosiddetto «Decreto Infrastrutture»), convertito dalla l. 18 luglio 2025 n. 105; (ii) segnatamente, il suddetto periodo di franchigia temporale di sosta, concordato tra le parti come omnicomprendivo per tutto il periodo di immobilizzazione del veicolo, andrebbe ora riferito esclusivamente alla durata dell'esecuzione materiale della carica e della scarica, mentre il periodo di attesa in funzione dell'inizio delle operazioni stesse sarebbe direttamente regolato dal comma 1 del suddetto art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005.

2. *Gli elementi fattuali e documentali vagliati* – Il presente parere è formulato sulla base della rappresentazione delle vicende e dei rapporti negoziali come da Voi esposti verbalmente nonché nella corrispondenza e-mail illustrativa, e si fonda sul presupposto della correttezza e completezza della stessa.

La valutazione svolta tiene conto dei seguenti documenti, che mi sono stati forniti per l'inquadramento del quesito:

- contratto per affidamento del servizio di trasporto merci stipulato tra il Vettore e il Committente;
- listino prezzi dei trasporti concordato tra il Vettore e il Committente in vigore dall'1 settembre 2025 al 31 dicembre 2025;
- riepilogo dei trasporti effettuati dal Vettore in favore del Committente nel mese di ottobre 2025;
- fattura esemplificativa emessa nel mese di novembre 2025 dal Vettore nei confronti del Committente;
- lettera circolare del novembre 2025 indirizzata dal Committente ai vettori interessati, propri fornitori;
- e-mail del dicembre 2025 indirizzata dal Vettore al Committente, avente ad oggetto il tema del calcolo delle soste in cantiere;
- nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. U0013485 del 4 novembre 2025, avente come oggetto «Applicazione norme sulla disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci (art. 6-bis d.lg. 286/2005 come modificato dall'art. 4 del decreto-legge 73/2025)».

3. *Disciplina di cui all'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005 e sua evoluzione alla luce del d.l. 21 maggio 2025 n. 73* – Per rispondere compiutamente al quesito, è opportuno ricostruire l'evoluzione della disciplina normativa dettata, nel contesto dell'autotrasporto merci per conto terzi, dall'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005.

Tale previsione, introdotta dall'art. 1-*bis*, comma 2, d.l. 6 luglio 2010 n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010 n. 127, al suo primo comma, disciplina il tema dei tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico delle merci, prevedendo un periodo di franchigia temporale, decorso il quale matura in favore del vettore un indennizzo.

Secondo l'interpretazione generalmente consolidata, il suddetto periodo di franchigia consiste nel lasso di tempo di attesa sopportata dall'autotrasportatore antecedentemente all'avvio delle operazioni di caricazione o di scaricazione, che decorre dal momento in cui il vettore giunge nel luogo indicato dal committente per l'esecuzione di tali operazioni, sino all'avvio dell'esecuzione delle medesime.

3.1. *La disciplina previgente* – Nella sua formulazione originaria, anteriore alla riforma del luglio 2005, l'art. 6-*bis* d.lg. n. 286/2005 disciplinava i tempi di attesa per le operazioni di caricazione e scaricazione nel contratto di trasporto di merci su strada prevedendo (al comma 1) che, in presenza di contratto scritto, le parti fissassero un periodo di franchigia avente una durata massima di due ore per ciascuna operazione, decorrente dall'arrivo del veicolo presso il luogo di carico o scarico, indicato per iscritto dal committente unitamente all'orario previsto per le operazioni suddette nonché alle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico.

La norma in esame, dunque, con riferimento ai contratti stipulati in forma scritta non imponeva alle parti un periodo di franchigia predeterminato, ma si limitava a fissare un limite temporale massimo entro cui le medesime potevano definire contrattualmente il suddetto periodo.

Entro tale arco temporale, l'attesa era considerata fisiologica, mentre il superamento della franchigia, purché non imputabile al vettore, faceva sorgere *ex lege* in capo a quest'ultimo il diritto a un indennizzo per il tempo eccedente (inclusa la singola frazione di ora di ritardo rispetto alla franchigia temporale suindicata), che veniva commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo sulla base di parametri la cui determinazione era originariamente rimessa all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto (comma 2).

La norma si apriva solo parzialmente all'autonomia contrattuale, lasciando spazio alle diverse pattuizioni delle parti a condizione che queste si basassero sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto

e per la logistica e le organizzazioni associative degli utenti dei servizi di trasporto (comma 3).

Quanto ai contratti non stipulati in forma scritta, era previsto (al comma 4) che il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa del carico o dello scarico non potesse essere complessivamente superiore alle due ore sia per il carico che per lo scarico, facendosi altresì applicazione delle previsioni di cui ai commi 1, 2 e 3 del medesimo articolo. Nell'interpretazione profilatasi in dottrina, l'uso dell'avverbio «*complessivamente*» stava ad indicare che il periodo di franchigia per i contratti non in forma scritta era comprensivo sia dell'attesa in fase di caricazione che di quella in fase di scaricazione, con l'effetto che il diritto all'indennizzo da parte del vettore maturava nel caso in cui la somma dei tempi di attesa riferiti alle due fasi avesse superato le due ore (cfr. M. RIGUZZI - P. CARMAGNANI, *Manuale di diritto dei trasporti*, Napoli, 2014, 103; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci: tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, 147).

Era, infine, stabilito che, con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fossero stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi 1 e 4, con particolare riferimento alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia e alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli ai luoghi di carico e scarico (comma 5). Tale previsione è stata nel prosieguo soddisfatta con l'adozione del Decreto generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 69 del 24 marzo 2011.

3.2. *La normativa attuale* – La riforma del 2025, intervenuta sul medesimo art. 6-*bis* del d.lg. n. 286/2005 ad opera dell'art. 4 del Decreto Infrastrutture, come convertito con modificazioni dalla l. 105/2025, ha inciso sull'assetto sopra descritto, perseguendo l'obiettivo di rafforzare la posizione del vettore e di contrastare fenomeni patologici di attesa non remunerata <sup>(2)</sup>.

---

<sup>(2)</sup> Per completezza, si riporta il testo dell'art. 6-*bis* nella formulazione risultante dalla novella e attualmente in vigore: «1. Il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, è pari a novanta minuti per ciascuna operazione. Nei tempi di attesa dei veicoli di cui al primo periodo sono compresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce. Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto

In particolare, alla stregua della novella, la franchigia di attesa è ora fissata dalla legge – e quindi non rimessa alle pattuizioni dalle parti – in 90 minuti per ciascuna operazione di carico e di scarico (comma 1). Va, peraltro, notato che la norma non distingue più la disciplina dei tempi di attesa a seconda della forma del contratto, con la conseguenza che, anche nel caso di contratti non stipulati in forma scritta ai sensi dell'art. 6, comma 3, del medesimo decreto legislativo, il suddetto periodo di franchigia di 90 minuti va ora inteso come riferito distintamente (e non «complessivamente», secondo quanto in precedenza previsto dal quarto comma nella sua originaria e ora abrogata formulazione) a ciascuna fase.

Decorso tale termine, l'attesa ulteriore, ove non imputabile al vettore, dà diritto a un indennizzo in favore del medesimo pari ad Euro 100,00, che matura per ogni ora o frazione di ora di ritardo (sicché, come pure avveniva in precedenza, anche un solo minuto di ritardo comporta la debenza dell'indennizzo in parola). L'obbligo di pagamen-

---

della filiera del trasporto di cui all'articolo 2 è tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché circa le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico. In caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione. 2. Il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo, per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo. È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile. L'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore. L'importo dell'indennizzo di cui al presente comma è soggetto a rivalutazione automatica, con cadenza annuale, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ai fini del calcolo della variazione si utilizza l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (Indice FOI), rilevato dall'Istituto nazionale di statistica. La richiesta d'indennizzo può essere effettuata dal vettore al committente o al caricatore, nel termine di prescrizione previsto dall'articolo 2951 del codice civile, ferma restando la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile. 3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4, l'indennizzo di cui al comma 2 del presente articolo è dovuto anche qualora siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto e ciò risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore. 4. Fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, è sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, con particolare riguardo alla sistemazione del medesimo sui veicoli, tenuto conto delle sanzioni di cui agli articoli 164 e 167 del codice della strada, di cui al del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

to di tale somma, in precedenza gravante solo sul committente quale controparte contrattuale del vettore, è ora esteso anche al caricatore, prevedendo che committente e caricatore sono solidalmente obbligati, salvo il diritto di rivalsa (i.e. di regresso interno) nei confronti dell'effettivo responsabile (comma 2).

La riforma del 2025 ha inoltre aggiunto un ulteriore tassello a protezione del vettore: è, infatti, ora specificato (ai sensi del comma 3) che il suddetto indennizzo è dovuto anche qualora siano stati superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto, e ciò risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore.

È, infine, assicurata al conducente la possibilità di presenziare all'esecuzione delle operazioni di carico e scarico, ancorché le stesse possano essere eseguite anche in sua assenza (comma 4).

È dibattuto se la disciplina del periodo di franchigia per l'attesa in funzione delle operazioni di carico e scarico e quella connessa al relativo indennizzo siano o meno derogabili dall'autonomia delle parti. A fronte di parte della dottrina che, valorizzando anche l'abrogazione della previsione prima contenuta all'originario comma 3, ritiene che la disciplina non abbia carattere imperativo, si pone il diverso indirizzo prospettato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella propria nota n. U0013485 del 4 novembre 2025 (invero non avente carattere di cogenza interpretativa), secondo cui la normativa in parola sarebbe tassativa.

*4. La fattispecie concreta e l'interpretazione dell'accordo contrattuale* – Ciò premesso, per rispondere al quesito, si rende necessario inquadrare la fattispecie concreta e l'accordo intercorrente tra il Vettore e il Committente alla luce della normativa oggi vigente.

A tal fine, occorre preliminarmente rilevare come il contratto per l'affidamento del servizio di trasporto merci stipulato nel caso di specie nulla disponga con riguardo ai tempi di attesa prodromici alla carica-zione e/o alla scaricazione delle merci, ovvero in merito alla fissazione di termini massimi per l'esecuzione delle suddette operazioni.

Tuttavia, dal listino prezzi dei trasporti e dalla documentazione contabile che mi sono stati dimessi (riepilogo dei trasporti effettuati e fattura «a campione»), nonché dalla condotta contrattuale tenuta nel corso dello svolgimento del rapporto per come da Voi rappresentatami (rile-

vante, ai fini dell'interpretazione del contratto, ai sensi dell'art. 1362, secondo comma, c.c.), emerge chiaramente che gli accordi in essere tra le parti prevedono (come hanno previsto in passato) la forfettizzazione di un indennizzo, attualmente pari a Euro 100 (o Euro 50 per trasporti brevi), dovuto dal Committente al Vettore per ogni «sosta» – a quest'ultimo non imputabile – eccedente le due ore dall'arrivo dell'autocarro in cantiere (i.e. presso il luogo designato per la caricazione o per la scaricazione).

Tale periodo temporale costituisce un termine onnicomprensivo, all'interno del quale rientrano tanto le tempistiche di attesa prodromiche alla caricazione ed alla scaricazione delle merci trasportate, quanto quelle relative all'effettiva esecuzione di tali operazioni.

Riguardata in questi termini, siffatta previsione negoziale non pare porsi in contrasto con la disposizione legislativa di cui all'art. 6-*bis* del d.lg. n. 286/2005, così come novellata dall'art. 4 del d.l. 21 maggio 2025 n. 73.

Va, infatti, osservato che essa presenta una portata più ampia rispetto all'art. 6-*bis*, in quanto fa esplicito riferimento a una nozione di «sosta in cantiere» ricomprendente di per sé *tutto* il periodo in cui il mezzo rimane fermo presso il luogo indicato dal Committente per la caricazione o per la scaricazione delle merci.

Il periodo di franchigia stabilito contrattualmente in relazione a detta nozione lata di «sosta» (due ore) è più esteso di quello attualmente stabilito dalla legge con riferimento al solo periodo di attesa del mezzo in funzione delle operazioni di carico o scarico (90 minuti).

Conseguentemente, a prescindere da ogni valutazione in merito alla derogabilità o meno dell'art. 6-*bis*, la precitata previsione contrattuale consente di salvaguardare la disciplina dettata da tale disposizione di legge, non pregiudicando la durata della franchigia legale e non ponendosi, quindi, in contrasto con la normativa vigente.

Anche sul piano teleologico, tale ricostruzione dell'accordo – come evidenziato, del tutto conforme alle modalità con cui sino ad ora è stata data esecuzione al contratto – si pone in linea con gli obiettivi della disciplina vigente, che sono orientati a rafforzare la tutela in favore del vettore, pur nel contemperamento degli interessi delle parti coinvolte.

L'onnicomprendività del termine pattiziamente concordato nel caso di specie consente infatti, da un lato, di garantire la franchigia temporale dettata dalla legge per l'attesa del mezzo in funzione dell'inizio della

caricazione e della scaricazione (posto che il Committente potrà fruire di un periodo comunque non superiore a 90 minuti per apprestare l'organizzazione di personale e di mezzi necessaria per procedere alle stesse) e, dall'altro, di fissare un tempo massimo entro cui le operazioni debbono concludersi (pari a due ore dal sopraggiungimento dell'auto-mezzo nel luogo di carico o di scarico), decorso il quale sorge l'obbligo di corresponsione dell'indennizzo concordato convenzionalmente.

Ferma restando dunque la durata della franchigia legale per il periodo di attesa antecedente all'inizio delle operazioni di caricazione o scaricazione, la suddetta configurazione convenzionale introduce un elemento di flessibilità nella definizione del periodo previsto per l'esecuzione delle operazioni di carico e di scarico.

Quest'ultimo, infatti, viene ad essere modulato in ragione dell'effettivo tempo di attesa impegnato dal Committente prima dell'inizio delle operazioni stesse: il periodo di franchigia non fruito è destinato conseguentemente a sommarsi al tempo dedicato all'esecuzione materiale delle operazioni (così, a titolo meramente esemplificativo, qualora il periodo di attesa antecedente all'esecuzione delle operazioni di caricazione e scaricazione si esaurisca in 20 minuti, residueranno 100 minuti utilizzabili per l'esecuzione delle suddette operazioni).

In ragione di ciò, il periodo assegnato per la caricazione e la scaricazione delle merci può, in concreto, oscillare tra i 30 minuti e le due ore in funzione del tempo impegnato nell'attesa prima dell'inizio delle operazioni in parola.

L'eventuale superamento dei 120 minuti complessivi non imputabile al Vettore (con una tolleranza di 15 minuti prevista dal listino prezzi in vigore all'1 settembre 2025) comporta la debenza da parte del Committente dell'indennizzo pattuito.

Sotto questo profilo, la suddetta pattuizione negoziale risulta compatibile anche con la disciplina dettata dall'art. 6-*bis* d.lg. n. 286/2005, al suo comma 3. Quest'ultima norma, infatti, a differenza di quanto fa il comma 1 con riferimento ai tempi di attesa prodromici all'inizio della caricazione e della scaricazione, non stabilisce la durata della franchigia per l'esecuzione materiale delle operazioni medesime, rimettendone interamente la definizione all'intesa tra le parti; sicché le parti stesse possono in concreto stabilire tali tempistiche massime nei termini che ritengono ad esse maggiormente confacenti.

5. *Conclusioni* – In conclusione, tenuto conto di quanto sopra illustrato, ritengo di poter rispondere nei seguenti termini al quesito postomi:

- i. l'accordo contrattuale intercorso tra il Vettore e il Committente, alla luce di quanto pattuito nel listino prezzi concordato tra le parti e della prassi consolidata sino ad oggi seguita, va interpretato nel senso che esso prevede un periodo di franchigia convenzionale di due ore per la sosta del veicolo in funzione della carica e della scarica – decorrente dall'arrivo del mezzo al luogo di carico o scarico e terminante al momento della cessazione delle operazioni medesime dopo la loro esecuzione materiale – alla scadenza del quale matura in favore del Vettore l'indennizzo pattuito contrattualmente;
- ii. tale disciplina negoziale non si pone in contrasto con quella posta dall'art. 6-bis, comma 1, d.lg. n. 286/2005, con riferimento alla definizione della franchigia di 90 minuti per l'attesa incorsa dal mezzo in funzione dell'inizio delle operazioni di carica o di scarica, essendo il periodo di tempo stabilito convenzionalmente più esteso rispetto a quello previsto *ex lege*, che quindi risulta in esso ricompreso, ma non obliterato;
- iii. la suddetta disciplina convenzionale risulta, altresì, compatibile con l'art. 6-bis, comma 3, d.lg. n. 286/2005, il quale, con riferimento alla durata delle operazioni di carica e di scarica, rimette interamente all'autonomia negoziale la definizione della stessa, limitandosi, per l'ipotesi di superamento di tali tempistiche, ad estendere in favore del Vettore le medesime tutele economiche (indennizzo) previste per il caso di sfioramento della franchigia relativa all'attesa antecedente all'inizio delle operazioni.

DANIELE CASCIANO



## MATERIALI

### IL NUOVO SALEFORM 2025

Il 26 febbraio 2026 è stato pubblicato il SALEFORM 2025, la nuova versione del contratto standard per la compravendita di navi, redatto in collaborazione tra la BIMCO e la *Norwegian Shipbroker's Association*. Il nuovo formulario costituisce un aggiornamento del precedente SALEFORM 2012 della NSA, che la BIMCO ha ritenuto opportuno rinnovare e adottare in considerazione della scarsa diffusione del proprio modello alternativo SHIPSALE 22 e della limitata utilizzazione nell'industria marittima occidentale dei formulari *Nipponsale* 1999 e *Singapore Ship Sale Form* del 2011. Secondo la BIMCO l'aggiornamento è stato di portata ridotta, riguardando, da un lato, il rispetto delle regole a contrasto della corruzione, l'applicazione delle sanzioni internazionali e la normativa ambientale, e dall'altro, l'adeguamento del testo del 2012 all'evoluzione di alcune pratiche commerciali che comportavano spesso l'introduzione nei contratti di numerose clausole aggiuntive.

Tra le novità, BIMCO segnala attraverso il proprio sito internet la preferenza conferita dal contratto alla procedura *escrow* per il deposito in garanzia del pagamento, che deve essere formalizzata in un separato accordo e impone alle parti, oltre al versamento del deposito nella misura del 10% del prezzo, o nella diversa somma concordata, la consegna all'*escrow agent* dei documenti richiesti dalla legge, inclusa la verifica dell'identità del cliente (*Know Your Client*) e la documentazione antiriciclaggio (*anti-money laundering*, AML). Il formulario aggiunge che la parte che ha consegnato correttamente la documentazione può risolvere il contratto se entro un certo termine l'agente *escrow* non ha confermato di poter ricevere il deposito, escludendo peraltro conseguenze risarcitorie per entrambi i contraenti. È nuova anche la forma del pagamento, che può essere completata secondo tre modalità alternative: versando il prezzo alla consegna della nave, rimettendo il dovuto all'agente *escrow*, o, infine, attraverso un trasferimento bancario condizionato al consenso dell'acquirente. BIMCO inoltre dichiara di aver reso più chiaro il testo della clausola 14 intorno alle conseguenze dell'inadempimento del

venditore, che, se negligente, in caso di risoluzione del contratto esercitata dall'acquirente, dovrà risarcire, oltre alle spese e ai danni, anche il mancato guadagno.

Quanto al rispetto della normativa vigente, la clausola 16 introduce l'obbligo reciproco di garantire l'adempimento delle *Anti Bribery and Corruption laws* (ABC), di tenere indenne la parte adempiente da ogni tipo di sanzione e di concedere a quest'ultima di risolvere il contratto e ottenere il risarcimento del danno qualora il comportamento dell'altra non consenta il rispetto delle regole ABC. È anche disciplinato il caso delle attività sanzionate dalle Nazioni Unite e da ogni altro ente riconosciuto competente a disporle, quali, ad esempio, il trasporto di beni vietati o il trasferimento di proprietà delle navi tra soggetti ai quali il commercio è precluso. Il venditore e il compratore devono garantire reciprocamente di non essere sottoposti a sanzioni né di impiegare la nave in attività sanzionate, consentendosi, in caso contrario la risoluzione della compravendita e, qualora vi sia responsabilità di una delle parti, il risarcimento del danno.

Ai numeri 18 e 19 il formulario introduce due clausole, prima autonome, coniate dalla BIMCO per fornire dettagliate istruzioni per la ripartizione delle obbligazioni derivanti dall'applicazione di sistemi di lotta alle emissioni di gas responsabili del cambiamento climatico nella navigazione marittima. In sostanza si chiarisce che gli obblighi di monitoraggio e restituzione delle quote di carbonio previsti dalle regole dell'Unione Europea e dagli altri enti che istituiscono meccanismi di limitazione delle emissioni incidono sul venditore fino al trasferimento della nave al compratore e si adottano accorgimenti per rendere effettivo il principio, anche quando, come nel caso dell'art. 15, 4, c del reg. (UE) n. 2023/1805, alcuni obblighi sono posti in capo alla società responsabile dell'esercizio della nave al 31 dicembre del periodo di riferimento, a prescindere dai precedenti trasferimenti.

MASSIMILIANO PIRAS

## 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 gennaio 2026 | 2 febbraio | 2 marzo | 1 aprile |
|-----------------|----------------|------------|---------|----------|
| DSP             | 1,17           | 1,16       | 1,17    | 1,18     |
| Franco Poincaré | 7,06           | 7,52       | 8,67    | 7,72     |
| Franco Germinal | 34,80          | 37,05      | 42,71   | 38,04    |

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 = 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 =  $\frac{\text{euro}}{\text{US \$}}$  (rilevazione Banca centrale europea)

In base ai quali:

valore in euro di 1 franco Poincaré =  $\frac{FGM}{A}$

valore in euro di 1 franco Germinal =  $\frac{FHM}{A}$



## COLLABORATORI

ENRICO AMATI, prof. associato di Diritto penale, Univ. di Udine.

GIANFRANCO BENELLI, prof. associato di Diritto dei trasporti, Univ. di Sassari.

DANIELE CASCIANO, prof. associato di Diritto dei trasporti, Univ. di Udine.

MARIASOLE CAVARRETA, laureanda in giurisprudenza, Univ. di Catanzaro  
Magna Græcia.

SILVIA CICERI, ass.ta di ricerca, Univ. di Padova.

VALENTINA CORONA, prof.ssa associata di Diritto della navigazione, Univ. di Cagliari.

MARCO DI GIUGNO, ENAC, Roma.

LUCIA ESPOSITO, Magistrata, Corte d'Appello di Napoli.

ENZO FOGLIANI, avv., Roma.

BRUNO FRANCHI, prof. associato di Diritto aeronautico, Univ. di Modena e Reggio Emilia.

ROCCO LOBIANCO, prof. associato di Diritto commerciale, Univ. di Udine.

GIANDOMENICO MILILLO, ammesso al dott. di ricerca in Diritto per l'innovazione nello spazio giuridico Europeo, Univ. di Udine.

MICHELA PANDOLFINO, ammessa al dott. di ricerca in Scienze giuridiche, Messina.

FIORENZA PRADA, prof.ssa associata di Diritto della navigazione, Univ. di Macerata.

MARIAGIULIA PREVITI, dott.ssa di ricerca, Messina.

ALICE SANAPÒ, dott.ssa in Giurisprudenza, Roma.

CHIARA TINCANI, prof.ssa ordinaria di Diritto della navigazione, Univ. Politecnica delle Marche.

