

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, cattedrático 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, cattedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDEA, 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; MARIA VICTORIA PETIT LAVALL, cattedrática 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, cattedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSARIO, 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, *curator 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 BOCCHESE, 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, Patma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; ALICE SANAPPO, Roma; ROKKSOLANA VASILJUK, Cagliari.

Publicazioni e Referaggio

Publicazioni — 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 contentutistica;
- 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
Massimario	Pag. 587
Osservatorio legislativo	Pag. 611
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 615
Materiali	
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
Collaboratori	Pag. 669

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 Bocchese 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-