

## SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

AA.VV., *Il controllo del traffico della navigazione: stato dell'arte e evoluzione*, a cura di C. INGRATOCI e A. MARINO, Edizioni Scientifiche Italiane, Collana: «Università degli Studi di Messina - Pubblicazioni del Dipartimento di Giurisprudenza», Napoli, 2022, p. VII-652, ISBN 9788849551112, € 100.



«Il volume affronta, con taglio interdisciplinare e secondo un approccio orientato alla comparazione tra il settore marittimo e quello aeronautico, il tema del controllo del traffico nella navigazione, esaminato sia attraverso le norme che disciplinano le singole attività, sia sul piano del confronto operativo. All'analisi delle disposizioni che regolano l'esercizio dei servizi di monitoraggio, assistenza e organizzazione del traffico marittimo si aggiunge, infatti, l'approfondimento dei più recenti interventi normativi in materia di controllo del traffico aereo nel Cielo Unico Europeo, anche nella prospettiva di implementazione dell'U-Space. Articolato in quattro parti, il testo ricostruisce anzitutto il framework di diritto internazionale e dell'Unione europea in materia, soffermandosi poi sulle disposizioni di diritto interno, riguardo all'ordinamento italiano ed a quello belga. Viene quindi esaminato il rapporto tra sicurezza della navigazione e servizi di controllo del traffico, anche attraverso l'analisi delle responsabilità che ne derivano in capo ai diversi soggetti, pubblici e privati, chiamati a garantire safety ed efficienza operativa, pure sulla base della implementazione di sistemi di valutazione e gestione del rischio inerente alla navigazione» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

FORTOŃSKA, AGNIESZKA, *Drone Harassment Case Before the Polish Supreme Court*, in *Air & Space Law* 2023, 611.

«As drone technology becomes widely available, there are increasingly more incidents related to their unauthorized use for purposes that violate privacy and public peace. The aim of this article is to present a Polish court case that concluded with a judgment of the Supreme Court. In addition, the author analyses the issues of criminal liability for drone harassment» [abstract tratto dal sito della Rivista].

JACOBS, BAS, *A Comparative Study of EU and US Regulatory Approaches to Cybersecurity in Space*, in *Air & Space* 2023, 477.

«This article addresses a need for enhanced transatlantic cooperation and coordination between the European Union (EU) and the United States (US) to prevent, detect, and respond to malicious cyber activities and the need for legislation to ensure that critical infrastructure is secure and resilient. It examines the cybersecurity of space critical infrastructure based on three pillars: cyber resilience, stable cyberspace, and cyber capacity building, and argues that to build up these pillars, the EU and US must have a shared assessment of space security challenges, a sound evaluation of the current strengths and gaps in both regulatory models, and an understanding of the driving factors to legislative change in the two systems. Although both frameworks converge on the importance of risk assessment as being at the heart of effective cybersecurity, this article underscores that neither model is equipped to cover the entire production value chain of space assets. In light of these findings, this article provides several recommendations for how the frameworks can become more resilient, including, inter alia, using public-private partnerships to develop tailored regulations compatible with existing cyber regimes and ensuring that such regulations are specifically designed to improve the cybersecurity of space infrastructure» [abstract tratto dal sito della Rivista].

MARINO, ADELE, *Il mezzo utilizzato per il volo suborbitale*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 223.

Le imprese private, soprattutto americane, stanno investendo nella possibilità di utilizzare veicoli suborbitali, con avanzate tecnologie da utilizzare per scopi commerciali ed in particolare per quel settore del mercato caratterizzato da un turismo spaziale. Anche l'Italia, con la costruzione del primo spaziorporto a Grottaglie ha deciso di puntare in questo settore e ha affidato ad ENAC il compito di predisporre le prime regolamentazioni. In tale quadro ENAC ha approvato il 21 ottobre 2020 il regolamento per «la costruzione e l'esercizio degli spaziorporti» una prima normativa che delinea un quadro regolatorio per l'infrastruttura, necessaria all'effettuazione delle operazioni di trasporto suborbitale e per l'accesso allo spazio. La sperimentazione di questi tipi di veicoli ed il loro possibile utilizzo commerciale, pone nuove interessanti questioni che il giurista deve affrontare. Prima fra tutti se il veicolo sia da qualificarsi come aeromobile o veicolo spaziale [*abstract* tratto dalla Rivista].

MAZZOCCHI, PAOLO, *Trasporto aereo internazionale e danno da ritardo: il Supremo Collegio ribadisce il proprio recente orientamento in materia di competenza per i contratti conclusi online*, in *Resp. civ. prev.* 2023, 871.

«La Suprema Corte, confermando la propria recente giurisprudenza, ha ribadito che la competenza giurisdizionale, in caso di acquisto avvenuto online, debba essere ricercata nel foro del luogo in cui l'acquirente del titolo di viaggio sia giunto a conoscenza della proposta formulata con l'invio telematico dell'ordine che, spesso, coincide con il domicilio del passeggero» [*abstract* tratto dal sito della Rivista].

MENDES DE LEON, PABLO, CHOI JINYOUNG, *Opening Pandora's Box: Comparing Airline Passenger Protection in Korea and Europe in Light of Global Treaties*, in *JALC* 2023, 105 e ss.

La tutela del passeggero del trasporto aereo è un tema che richiede continua attenzione e coinvolge numerosi atto-

ri: politici, legislatori, giudici, media, reparti di *compliance* delle compagnie aeree, studi legali, organizzazioni di tutela dei consumatori e aeroporti. Gli AA. danno conto dell'elevatissimo contenzioso generato dalle istanze di tutela dei passeggeri del trasporto aereo per condurre poi un'analisi comparatistica delle pertinenti legislazioni europea e coreana, che spiccano nel contesto mondiale per gli elevati strumenti di tutela riconosciuti ai passeggeri del trasporto aereo. Dopo una rapida analisi delle tutele offerte dagli strumenti internazionali (in particolare, la Convenzione di Montreal 1999), il contributo si focalizza sulla disamina del vigente quadro normativo coreano, tanto per quel che concerne i voli domestici, quanto per quelli internazionali. La comparazione del sistema coreano con quello predisposto dalle istituzioni europee evidenzerebbe una maggiore precisione del primo, a fronte tuttavia di una maggiore efficacia in sede applicativa da parte del secondo, principalmente in ragione del ruolo giocato dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Nella parte conclusiva gli AA., dopo aver elencato numerosi altri Paesi che, al loro interno, hanno adottato una legislazione specifica a tutela dei passeggeri, rilevano le differenze, spesso significative, tra gli strumenti adottati ed in ragione di tali circostanze auspicano una azione coordinata nelle opportune sedi istituzionali a livello internazionale volta a promuovere una maggiore armonizzazione della materia.

PEDRAZZI, MARCO, *Lo ius in bello nello spazio extra-atmosferico*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 31.

Alcuni tra i più recenti conflitti armati hanno un'importante componente spaziale, per cui la riflessione sull'applicabilità delle norme dello *ius in bello* nello spazio extra-atmosferico è necessaria. L'articolo si sofferma sia sulle norme relative al trattamento delle vittime del conflitto armato, sia su quelle relative alla condotta delle ostilità. Il diritto internazionale dei conflitti armati si applica a qualunque tipo di conflitto. Pertanto, anche se nessuna norma menziona in modo specifico lo spazio ex-

tra-atmosferico, lo *ius in bello* è destinato ad applicarsi, pur con qualche eccezione, anche alle operazioni militari condotte da terra in direzione dello spazio o viceversa così come a quelle che dovessero svolgersi interamente nello spazio. Le relazioni fra lo *ius in bello* e il diritto internazionale dello spazio (in particolare, i cinque trattati adottati fra il 1966 e il 1979 in seno alle Nazioni Unite) non sono di semplice valutazione, né la formula della *lex specialis* può risolvere tutti i problemi.

RIĐANOVIĆ, BERIN, *The Evolution of the Ground Handling Service Provider's Liability for Paying Immigration Fines in International Air Transport*, in *Air & Space Law* 2023, 581.

«*This article elaborates on the liability of ground handling services providers for paying immigration fines and the evolution of liability in international air law. The ground handling service provider and the carrier usually conclude a Standard Ground Handling Agreement, according to which the ground handling services check the validity of passenger documents and, depending on the signed contract, assume liability for paying immigration fines to the carrier. It is a strategic decision by carriers and ground handling providers for which version of the Standard Ground Handling Agreement to opt. It is noticeable that with each new version of the Standard Ground Handling Agreement, the liability of ground handling service providers for damage is increased. The payment of an immigration fine represents a reduction in the property and liability of the ground handling service provider. The legal nature of the carrier's liability for the immigration fines is not the compensation of damages but the payment of legal penalties, which are determined by the country's national law when the passenger does not meet the conditions for entering the country*» [abstract tratto dal sito della Rivista].

ROSAFIO, ELISABETTA, GIOVANNA, *Considerazioni sul rinvio nel trasporto aereo di persone tra normativa internazionale-uniforme, unionale e nazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 73.

Il contributo analizza le problematiche che scaturiscono dal rinvio al contenuto della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 da parte del reg. Ce n. 2027/1997, come modificato dal reg. Ce n. 889/2002 o dal diritto interno di cui al codice della navigazione con particolare riguardo all'art. 941 c. nav. avendo attenzione alle ipotesi in cui la disciplina della convenzione viene estesa a casi non contemplati direttamente dalla stessa. Questa situazione può verificarsi quando una fattispecie non è coperta direttamente dalla convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 o mancano i presupposti per l'applicazione di tale convenzione o della normativa europea rilevante.

\*\*\*



BADAGLIACCA, MARCO, *Agenda ONU 2030, inclusione sociale e trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 139.

Il lavoro si propone di indagare se la normativa in materia di trasporto aereo sia conforme ai contenuti dell'Agenda ONU 2030, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi ivi individuati nel rispetto del diritto all'uguaglianza e del diritto al trasporto [abstract tratto dalla Rivista].

BOICIUC, ALEXANDR, *Two years post COVID-19: A critical legal analysis of the industry's response to the plight of seafarers*, in *ETL* 2023, 349 e ss.

La salute dell'economia globale è fortemente dipendente dalla movimentazione delle navi per il trasporto di merci e persone per mare. Il commercio mondiale si affida in modo alquanto significativo ad un trasporto marittimo efficiente e sicuro, che sarebbe impossibile realizzare senza la presenza di attori insostituibili: i marittimi. L'articolo si sofferma ad analizzare l'importanza del ruolo dei marittimi nell'efficienza delle operazioni del commercio marittimo a livello mondiale, andando inoltre ad enumerare i principali strumenti

internazionali che concorrono a disciplinare il lavoro marittimo. L'A. si sofferma poi ad esaminare gli sforzi compiuti sul piano legislativo per cercare di affrontare l'emergenza pandemica e i suoi effetti sui marittimi, nonché le ulteriori misure adottate nei due anni successivi all'insorgenza di un evento senza precedenti. A parte una generale revisione degli strumenti internazionali in vigore, il contributo si conclude con l'auspicio di una collaborazione internazionale continuativa, allo scopo di produrre un miglioramento delle strutture navali e portuali per renderle in grado di rispondere in modo più adeguato a future e inaspettate nuove sfide.

CAFFIO, FABIO, *La libertà di navigazione nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 275.

Tra i tanti temi cui si è interessato Prof. Leanza durante la sua lunga attività accademica ed istituzionale c'è quello della libertà di navigazione nelle ZEE. La questione, insorta nei primi anni di applicazione della CNUDM, è connessa allo status di mare semi-chiuso del Mediterraneo ed alla scomparsa di aree di alto mare con la generalizzata proclamazione di ZEE. Al tempo, alcuni Paesi tendevano a «territorializzare» le loro ZEE pretendendo di limitare la navigazione militare con un'interpretazione restrittiva della CNUDM. L'Italia prese posizione, nell'aderire alla Convenzione, contro siffatte posizioni. Il Prof. Leanza ebbe un ruolo rilevante nel sostenere gli interessi strategici italiani, anche in linea con i nostri impegni Nato, incentrati sulla libertà di movimento delle Forze navali [*abstract* tratto dalla Rivista].

CARNIMEO, NICOLÒ - CORONA, FABRIZIO, *Aspetti giuridici, geopolitici e ambientali della navigazione polare*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 159.

In uno scenario geopolitico in continua evoluzione i cambiamenti climatici e lo scioglimento dei ghiacci aprono nuove prospettive nella navigazione polare legata anche allo



sfruttamento di nuovi giacimenti energetici. Gli ambienti dell'Artico e dell'Antartico impongono regole di navigazione precise e stringenti che trovano conferma nel *Polar Code*. Esso ha l'obiettivo di implementare la *safety* e rispettare i delicati equilibri naturali. Il polo sud e quello nord, pur avendo caratteristiche geografiche e regimi giuridici differenti, rappresentano un irrinunciabile patrimonio comune dell'umanità che deve essere preservato a livello internazionale anche mediante una rete di aree marine protette e altri strumenti di tutela del mare » [*abstract* tratto dalla Rivista].

COLUCCIELLO, R., *Concessioni demaniali marittime: possibili criticità post adunanza plenaria*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente* 2023, 69 ss.

L'articolo ripercorre le tappe normative e giurisprudenziali che hanno segnato la tortuosa evoluzione del sistema italiano di affidamento delle concessioni demaniali marittime, delineando le criticità e i profili di incompatibilità di quest'ultimo rispetto alla normativa europea in materia di concorrenza e libertà di stabilimento. Il legislatore nazionale, infatti, pur avendo abrogato il cosiddetto diritto di insistenza già previsto dal secondo comma dell'art. 37 c. nav., il quale assicurava preferenza al concessionario uscente in presenza di più domande per il rilascio di una nuova concessione, ha a più riprese prorogato la durata delle concessioni in essere (da ultimo fino al 31 dicembre 2033), sulla base di un automatismo *ex lege* che è stato reiteratamente censurato sia dalla CGUE, sia dai giudici amministrativi nazionali, e che ha dato luogo all'avvio di procedura di infrazione da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia. L'Autore esamina le rilevanti implicazioni correlate all'emanazione delle sentenze gemelle n. 17 e 18 del 9 novembre 2021, con cui il Consiglio di Stato ha stabilito che i titoli concessori in essere per effetto di precedenti proroghe conservino efficacia sino al 31 dicembre 2023, statuendo il correlato obbligo, in capo ai giudici e alla stessa



amministrazione competente, di disapplicare la normativa nazionale che proroghi la durata delle concessioni oltre tale data. A seguito dell'analisi effettuata, l'Autore perviene alla conclusione della necessità di una revisione organica della disciplina, al fine di ristabilire la certezza del diritto, a beneficio degli operatori del settore.

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Il passaggio in transito. Spunti sulle Bocche di Bonifacio e su altri stretti a 40 anni dalla firma della convenzione ONU sul diritto del mare*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 3.

«Il regime degli stretti internazionali è stato una delle questioni più controverse nella terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ed ha costituito la contropartita della possibilità per gli Stati costieri di estendere il mare territoriale al di là dei limiti ammessi dalla precedente convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua. Il risultato, contenuto nella parte III della Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (o, almeno, la sua lettura più comune) limita eccessivamente i poteri degli Stati costieri rispetto alla necessità di dare soluzione a problematiche estremamente rilevanti, come, in particolare, quelle ambientali, come è evidenziato dal dibattito sul passaggio in transito nelle Bocche di Bonifacio. Recentemente, peraltro, è tornato di attualità il dibattito sulla compatibilità della costruzione di ponti sugli stretti internazionali con le libertà di navigazione affermate dalla Convenzione di Montego Bay. Occorre chiedersi se l'espansione incondizionata della libertà di passaggio in transito come espressione della libertà di navigazione non finisca per assumere i contenuti di un "neo-colonialismo marittimo"» [abstract tratto dalla Rivista].

CORONA, VALENTINA, *La risarcibilità delle lesioni psichiche nel trasporto aereo alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea*, in *Riv. it. dir. tur.* 38/2023, 13.

«Il contributo ricostruisce i problemi interpretativi connessi al riconoscimento della risarcibilità delle lesioni psichiche nella disciplina di diritto internazionale in materia di trasporto aereo, fino ai più recenti interventi della Corte di giustizia Europea. Dopo aver analizzato l'evoluzione esegetica che ha accompagnato la nozione di *lésion corporelle* contenuta nella Convenzione di Varsavia del 1929, l'articolo si sofferma sulle ragioni che hanno indotto i redattori della Convenzione di Montreal del 1999 a riproporre una nozione ristretta di *bodily injury*, e sui tentativi fatti dalla dottrina e dalla giurisprudenza per individuare un fondamento normativo alle lesioni mentali. Il quadro di riferimento sembra essere stato modificato dalla recente sentenza della Corte di Giustizia UE che, nell'intrepretare l'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, riconosce un ingresso delle lesioni psichiche tra gli eventi di danno alla persona che rientrano nell'ambito di applicazione della disciplina di diritto uniforme, nel contesto di un ampio riconoscimento dei diritti dei passeggeri in ambito europeo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

GENOVESE, RACHELE, *La tutela dei crocieristi tra normativa turistica e marittima*, in *Riv. Dir. Nav.* 2023, 193.

«Lo scritto si propone di ricostruire il quadro normativo relativo ai diritti dei crocieristi in caso di disagi/danni che si possono verificare sia prima della partenza a causa della cancellazione o del ritardo prolungato della nave, sia durante lo svolgimento della crociera stessa. Ciò al fine di valutare se, sulla base delle fonti normative vigenti (codice del turismo e reg. UE n. 1177/2010), possa ritenersi sussistere una completa e soddisfacente tutela del crocierista» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LUCARELLI, ALBERTO, DE MARIA, BRUNO, GIRARDI, MARIA CHIARA, a cura di, *Governo e gestione delle concessioni demaniali marittime*, Vol. II, Collana: «Quaderni della Rassegna di Diritto Pubblico Europeo», Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2023, ISBN 9788849545210, € 28.

«Il volume, partendo dalle questioni di diritto costituzionale attinenti alla proprietà pubblica ed alla sua funzione nell'ambito dello Stato sociale, analizza, attraverso i contributi di diversi autori, la complessa questione delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo a partire dalle vicende normative e giurisprudenziali più recenti. Si tratta di una tematica che intreccia molteplici fonti del diritto e tocca la Costituzione nel cuore, in particolare il principio democratico, l'organizzazione del potere e i suoi limiti, i beni pubblici e i diritti fondamentali dei cittadini. Il volume s'inserisce dunque nel dibattito giuridico e politico, di estrema attualità, che vede coinvolto il potere legislativo e le supreme magistrature in relazione all'attuazione dell'ordinamento eu-ro-unitario» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

MAGI, LAURA, *Riflessioni sulla liceità di recenti prassi e regole nazionali in tema di soccorso in mare*, in *Diritti umani e diritto internazionale* 2023, 405.

Dalla fine del 2022 il governo italiano ha autorizzato le navi delle ONG che avevano soccorso i migranti in alto mare a sbarcarli in porti italiani molto più distanti di quelli normalmente previsti fino a quella data. Nel frattempo, nel 2023 il Parlamento italiano ha adottato la legge n. 15/2023 – di conversione del decreto-legge n. 1/2023 – che impone diverse condizioni che le navi private che conducono operazioni di soccorso in mare devono rispettare per essere autorizzate a entrare nel mare territoriale italiano e ad accedere ai porti italiani per far sbarcare i migranti soccorsi in mare. Sia la pratica di designare porti più lontani di quelli che le unità di soccorso possono raggiungere facilmente, sia le condizioni che le medesime unità devono rispettare per essere autorizzate ad entrare nei porti italiani non sono conformi agli obblighi internazionali che l'Italia deve rispettare e fanno sorgere la sua responsabilità internazionale. Inoltre, la legge 15/2023 potrebbe essere dichiarata in contrasto con l'articolo 117 della Costituzione.

MANDRIOLI, DANIELE, *L'applicazione degli obblighi sul soccorso in mare rispetto alla navigazione a guida autonoma*, in *Riv. dir. intern.* 2023, 341.

Il crescente utilizzo delle cosiddette navi senza equipaggio (Maritime Autonomous Surface Ships-MASS) pone problemi giuridici internazionali senza precedenti. Lo scritto analizza se e come l'impiego crescente delle navi senza equipaggio abbia un impatto sul quadro giuridico internazionale in materia di soccorso alle persone in pericolo in mare. Per affrontare l'argomento, nelle prime pagine si chiariscono brevemente gli aspetti tecnici relativi alla progettazione e alla produzione delle navi senza equipaggio. L'elaborato prosegue con la ricostruzione del corpus di norme internazionali sul soccorso in mare attualmente in vigore, soffermandosi in particolare sul ruolo ricoperto dal comandante della nave. Alla luce di queste osservazioni preliminari, la restante parte dello scritto approfondisce la questione relativa all'applicabilità di queste norme internazionali alle navi senza equipaggio. L'attenzione sarà rivolta prima alle navi «senza equipaggio», poi alle navi completamente autonome.

MENICUCCI, MAURO, *Le unmanned ships: profili applicativi e problemi normativi. La nave, l'equipaggio, il comandante, il diporto*, collana «Quaderni della Rivista del diritto della navigazione» n. 13, Cacucci, Bari, 2023, p. 318, ISBN: 9791259652867, € 30.

«Il volume tratta le *unmanned ships*, con particolare riferimento alla nozione di nave, al ruolo ed alle funzioni dell'equipaggio e del comandante nonché, infine, alla normativa contenuta nel codice della nautica da diporto. Le navi *unmanned* hanno avuto, infatti, un significativo sviluppo nel corso degli anni, il che ha reso necessaria una riflessione che tenesse conto della loro compatibilità con istituti tradizionali del diritto della navigazione, disciplinati in ambito

internazionale, internazionaluniforme ed interno» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

MONTESANO, ANNA, *Le assicurazioni marittime obbligatorie. Blue cards e attività di certificazione*, Collana del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Pisa – Monografie, Giappichelli, Torino, 2023, p. 270, € 30, ISBN: 9791221103915.

«Il progressivo aumento dei rischi connessi alla navigazione marittima ha determinato, a livello internazionale, una tendenza espansiva della responsabilità civile in tale settore, la cui complessità ha imposto l'elaborazione di soluzioni in grado di comporre, in un sistema tendenzialmente unitario, l'esigenza di mitigazione dell'esposizione debitoria degli operatori marittimi con le istanze di tutela risarcitoria dei danneggiati. In tale prospettiva, il rapporto tra responsabilità civile e assicurazione del rischio nell'ambito del diritto della navigazione ha assunto una nuova veste, portando ad una rivisitazione dei tradizionali criteri di imputazione della responsabilità a favore di una sempre più marcata affermazione di ipotesi di responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva), accompagnata dall'introduzione di obblighi assicurativi *ex lege*, in un processo di osmosi con la disciplina della navigazione aerea. In siffatto contesto si inserisce l'elaborazione, a livello internazionale, di sistemi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria, che, partendo dalla valorizzazione delle esigenze di tutela dell'ambiente marino, hanno esteso la propria logica espansiva ad ulteriori aspetti (quali la tutela dei passeggeri e la protezione dei lavoratori marittimi), nel processo di composizione del conflitto tra danneggiante e danneggiato. Il quadro normativo che ne è derivato risulta contraddistinto dalla inevitabile interazione tra aspetti privatistici e pubblicistici, aspetti questi ultimi che si rendono evidenti nella fase di certificazione della copertura assicurativa, in un impianto di norme che insieme concorrono a definire

la portata degli obblighi degli Stati a vario titolo coinvolti, nella loro qualifica di Port State o di Stati emittenti i certificati. A questo ultimo proposito, in particolare, come si vedrà nel corso della trattazione, ai fini dell'osservanza degli obblighi assicurativi, la disciplina di diritto uniforme oggetto di analisi contiene un espresso riferimento all'intervento di certificazione degli Stati contraenti, i quali sono tenuti (previe opportune verifiche) al rilascio di appositi certificati attestanti l'esistenza della copertura assicurativa o di una garanzia finanziaria alternativa conforme a quanto prescritto a livello internazionale. Partendo da queste premesse, l'indagine mira a ricostruire, in una prospettiva sistemica, i regimi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria introdotti dalle Convenzioni di diritto marittimo in vigore a livello internazionale, analizzando altresì, nell'ambito della normativa eurounitaria, i profili assicurativi della responsabilità armatoriale per i crediti marittimi, al fine di individuarne specificità ed elementi di continuità. Più nello specifico, la trattazione muove dall'analisi comparativa tra i regimi di certificazione della copertura assicurativa introdotti dalle fonti pattizie, per poi spostarsi sulla ricostruzione delle linee di tendenza riscontrabili nella prassi assicurativa internazionale e verificarne l'impatto sul diritto positivo. Il presente studio è volto innanzitutto a chiarire – nel contesto delle Convenzioni che prevedono un intervento certificativo statale – la portata dell'attività demandata alle autorità ed agli enti competenti ad emettere (per conto degli Stati contraenti) i certificati attestanti la copertura assicurativa a seguito della presentazione delle c.d. blue cards emesse dagli assicuratori (ovvero, nella maggior parte dei casi, dai Protection & Indemnity (P&I) Clubs). Uno dei principali obiettivi della ricerca concerne, poi, l'inquadramento dogmatico dell'attività di certificazione svolta da Consap S.p.A. per conto dello Stato italiano, per rintracciare i profili di riconducibilità della stessa alle forme di esercizio del potere certificativo tradizionalmente inteso nel diritto amministrativo, in un'analisi che consenta

di chiarire la portata dei controlli e gli effetti di siffatto intervento certificativo. Nella ricostruzione dell'esatta natura del procedimento di certificazione demandato a Consap, si assumerà come punto prospettico la fase di «esternazione» del potere certificativo, per esaminarne le conseguenze sul contratto di assicurazione o di garanzia (documentato dalla blue card) cui il certificato accede. In tale prospettiva, dunque, accanto ad un'opera di ricostruzione dei profili di interazione tra prassi assicurativa e diritto positivo, l'indagine è volta a porre in luce criticità e difficoltà applicative in sede di verifica delle blue cards e successiva certificazione, per poi tentare di rintracciare soluzioni sistematicamente coerenti e offrire nuovi spunti di riflessione sugli effetti di «certezza» o «affidamento pubblico» che da detta certificazione possono nascere» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

RÉMERY, JEAN-PIERRE, *L'épi de maïs chargé en vrac dans un conteneur: une unité de fret? A propos de CA Montpellier, 18 avr. 2023, n° 22/03576, navire Isabelle Shulte*, in *DMF* 2023, 483 e ss.

Nella sua versione originale, la Convenzione di Bruxelles 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico prevede il calcolo della limitazione della obbligazione risarcitoria in favore del vettore marittimo di merci rispetto al singolo collo o alla unità di carico, senza specificare ulteriormente, in particolare rispetto al significato e all'ampiezza del secondo termine di riferimento. Il concetto di unità di carico rimane infatti assai vago, soprattutto nel momento in cui le merci perdute o danneggiate siano state caricate alla rinfusa in un container. Sul punto si è recentemente pronunciata la Corte d'Appello di Montpellier, chiamata a giudicare di un caso in cui delle pannocchie di mais furono caricate alla rinfusa ed andarono interamente perdute. Sulla base delle informazioni contenute nel contesto letterale della polizza di carico, che menzionava l'esatto numero di pannocchie caricate, la corte ha concluso nel senso



che ciascuna pannocchia debba essere considerata unità di carico ai fini del calcolo dell'ammontare della limitazione. L'A., nel commentare la decisione, evidenzia l'opportunità della previsione, sul piano contrattuale, di apposita definizione del concetto in questione.

ROSAFIO, ELISABETTA, *Brevi notazioni sulla responsabilità del pilota e sulla posizione dei terzi estranei al contratto di pilotaggio*, in *Riv. it. dir. tur.* 39/2023, 7.

«L'Autrice analizza il contratto di pilotaggio come disciplinato dal codice della navigazione dopo le modifiche apportate dalla l. 1° dicembre 2016, n. 230, con particolare riguardo al regime di responsabilità di cui all'art. 93 c. nav., all'ambito di applicazione di questa disposizione con particolare riguardo alla posizione dei terzi estranei al contratto di pilotaggio» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ROSAFIO, ELISABETTA, GIOVANNA, *Brevi osservazioni sul Port State Control*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 103.

«Il contributo analizza l'istituto del *Port State Control* nella convenzione di Montego Bay con particolare riguardo ai rapporti tra i poteri dello Stato del porto, dello Stato costiero e dello Stato della bandiera. Attenzione è riservata alla normativa europea di cui alla dir. 2009/16/Ce, alla sua attuazione nell'ordinamento italiano con il d. lgs. 24 marzo 2011 n. 53, nonché alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 1° agosto 2022 (cause riunite C-14/21 e C-15/21) [*abstract* tratto dalla Rivista].

SCOVAZZI, TULLIO, *Il regime dei mari chiusi o semi-chiusi: il caso del Mediterraneo*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 119.

«I mari chiusi o semi-chiusi sono regolati dalla parte IX della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che si compone di due soli articoli. Nel primo viene data

una definizione imprecisa di tali mari. Nel secondo è contenuto un invito agli Stati rivieraschi a cooperare in materia di pesca, protezione dell'ambiente e ricerca scientifica e, cioè, a fare quanto è già obbligatorio fare in base ad altre disposizioni della Convenzione. La povertà di contenuto della parte IX si spiega con la divergenza di posizioni tra gli Stati che proponevano un regime speciale per questi mari e gli Stati che non avrebbero voluto nessuna disposizione in questa materia. Di fatto, in alcuni mari chiusi o semi-chiusi, come il Mediterraneo, gli Stati rivieraschi hanno già posto in essere utili strumenti di cooperazione» [*abstract* tratto dalla Rivista].

\*\*\*

MASALA, LAURA, *Il Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti dell'UNWTO: un nuovo punto di partenza – II parte*, in *Riv. it. dir. tur.* 39/2023, 108.



«Il testo ufficiale del Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti, adottato con la Risoluzione A/RES/732(XXIV) dell'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) nella 24<sup>a</sup> sessione tenutasi a Madrid dal 30 novembre al 3 dicembre 2021, è stato recentemente pubblicato nella versione in lingua inglese. Il Codice rappresenta la cornice di riferimento fondamentale per migliorare e rafforzare il livello di tutela dei turisti in situazioni di emergenza e dei diritti dei viaggiatori a livello internazionale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

PICCIONI, FABIO, *Omicidio stradale e omicidio nautico, analisi ragionata della legge 23 marzo 2016, n. 41 e della legge 26 settembre 2023, n. 138*, Giappichelli, Torino, 2023, p. 208, € 26, ISBN 9788875245863.

«La Legge 26 settembre 2023, n. 138 ha introdotto, a far data dal 25/10/2023, accanto ai reati di omicidio e lesioni

stradali, i nuovi delitti di omicidio e lesioni nautiche. L'obiettivo di questo lavoro è, da un lato, quello di apprestare uno strumento informativo, volto a divulgare il difficile impatto dei nuovi congegni giuridici con la realtà concreta, dall'altro, quello di valutare la necessità di procedere alla modifica normativa e all'introduzione di nuove figure criminose che si aggiungono a quelle già previste. Il testo, nel recare un primo bilancio sulla resa teorico e pratica dell'omicidio stradale, oltre che gli aggiornamenti legislativi (riforma Cartabia) e giurisprudenziali intervenuti, procede con l'analisi e la descrizione della novella, nel tentativo di prefigurare le ricadute derivanti dal suo impatto sul tessuto normativo del sistema e di porre in evidenza la peculiarità delle singole scansioni, al fine di individuare i problemi esegetici offerti alla riflessione letteraria. La colpa stradale e quella nautica sono state destrutturate in plurimi gradi di aggravamento di intensità a verifica progressiva, in ragione del grado di colpa crescente attribuita su base presuntiva e predeterminata, sulla base della violazione della norma di comportamento prevista dal codice della strada o del codice della nautica di diporto, su cui trova nesso eziologico l'incidente da cui deriva l'evento letale; tre sono, infatti, le fasce sanzionatorie: accanto all'ipotesi base, si affiancano un'ipotesi lata e un'ipotesi latissima» [abstract tratto dal sito dell'editore].

TELESCA, CARMEN, *Alternative Dispute Resolution (ADR): il tentativo obbligatorio di conciliazione nel trasporto ferroviario*, in *Riv. dir. nav.* 2023, 251.

«Nel settore del trasporto ferroviario, con la recente entrata in vigore del reg. UE 2021/782, è stata aggiornata la cornice normativa avente ad oggetto la disciplina dei diritti dei passeggeri che utilizzano i treni e le relative infrastrutture per gli spostamenti in ambito europeo ed interno. A garanzia degli utenti è stato, altresì, introdotto lo strumento del tentativo obbligatorio di conciliazione, gestito dall'Au-

torità di regolazione dei trasporti attraverso la piattaforma *online* «ConciliaWeb». La precipua finalità è stata quella di dirimere eventuali controversie nei confronti delle imprese ferroviarie con conseguente riduzione di tempi e costi di gestione delle relative procedure giudiziali. In tal senso, un'analisi accurata sul funzionamento del procedimento conciliativo e l'implementazione di alcune funzionalità potrebbe, nel prossimo futuro, rendere più accessibile la gestione dei reclami e garantire, più efficacemente, il rispetto dei diritti, già riconosciuti nell'Unione europea, ai viaggiatori in tutte le modalità di trasporto» [*abstract* tratto dalla Rivista].

QUERCI, FRANCESCO ALESSANDRO - POLLASTRELLI, STEFANO, *Diritto della navigazione*, collana «Manuali di Scienze giuridiche», Cedam/Wolters Kluwer Italia, Milano, ed. II, 2023, p. XXIV – 753, € 56, ISBN: 9788813382384.

«L'opera segna i contorni di una indagine a tutto campo del diritto della navigazione, i cui contesti scientifici, diversi da quelli tradizionali, sono delineati da una scelta rigorosa della categoria del commercio marittimo-aeronautico internazionale, nei centri basici delle formazioni sociali di riferimento (il regime portuale ed aeroportuale; gli ausiliari dell'armatore e dell'esercente; le imprese portuali, il pilotaggio, i proprietari di navi). Il volume si presenta con un approccio metodologico innovativo e con un'originale impostazione in materia di fonti del diritto marittimo ed aeronautico, e illustra con approfondita indagine interdisciplinare gli istituti del diritto della navigazione attraverso l'impiego della teoria pura del diritto marittimo ed aeronautico e dei suoi profili di rilevanza giuridica, individuati nella sicurezza e certezza dei traffici e negli scambi economici. L'opera, inoltre, focalizza la sua attenzione sulla molteplicità degli accadimenti empirici in continua trasformazione (l'organizzazione amministrativa della navigazione; i beni pubblici della navigazione; l'esercizio della nave e dell'aeromobile; i contratti di utilizzazione della nave e dell'aero-

mobile; il soccorso, le assicurazioni marittime ed aeronautiche; le inchieste marittime), anche alla luce delle ultime novità normative (come, ad esempio, il c.d. “decreto Cutro” in materia di immigrazione; il c.d. “decreto milleproroghe” in materia di concessioni demaniali marittime). Il volume presenta un corredo dottrinario e giurisprudenziale aggiornato» [*abstract* tratto dal sito dell’editore].

VERMIGLIO, EMILIA, *L’attraversamento ferroviario marittimo nello stretto di Messina*, in *Rivista di diritto dell’economia, dei trasporti e dell’ambiente* 2023, 21 ss.

Il contributo, partendo dalla ricostruzione storica della nozione di *ferry boat*, ripercorre gli interventi normativi e gli arresti giurisprudenziali che, in una prospettiva diacronica, hanno interessato l’affidamento del servizio di attraversamento marittimo ferroviario nello Stretto di Messina. L’Autrice, in particolare, si propone di verificare se il segmento marittimo di trasporto sovrapposto, affidato in concessione alla Rete Ferroviaria Italiana, sia sussumibile nel trasporto marittimo di persone (e veicoli al seguito) ovvero, in ossequio a una visione d’insieme e funzionale, nel trasporto ferroviario.

ZUNARELLI, STEFANO – COMENALE PINTO, MICHELE M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, collana: «Cedam Scienze Giuridiche», Cedam/Wolters Kluwer Italia, Milano, ed. V, 2023, p. XX + 647, € 40, ISBN: 9788813382308.

«Il volume propone un’introduzione alle strutture ed agli istituti fondamentali del diritto della navigazione e del diritto dei trasporti nelle varie modalità, offrendo un quadro delle fonti normative interne, euro-unitarie ed uniformi, nonché della prassi applicativa e del ruolo svolto dalle organizzazioni internazionali e dalle associazioni professionali che operano nel settore. La quinta edizione ha esteso la trattazione alle assicurazioni marittime ed aeronautiche. In

generale, tiene conto dei più recenti sviluppi normativi (fra l'altro in tema di organizzazione ministeriale, di aviazione civile, di insularità, di soccorso in mare e contrasto dell'immigrazione irregolare, di disciplina della spedizione e dei limiti risarcitori del trasporto nel codice civile, di trasporto ferroviario di persone e di diporto nautico), nonché dei profili applicativi, delle soluzioni aperte ai più recenti sviluppi tecnologici (mobilità avanzata, veicoli a controllo remoto e a condotta autonoma, commercializzazione dello spazio e turismo spaziale) e delle problematiche emerse (in particolare, con riferimento alla giurisdizione dello Stato costiero, all'organizzazione del soccorso ed all'immigrazione ed alle attività illecite in mare, nonché alla limitazione dei crediti marittimi). Sono stati ampliati ed aggiornati i riferimenti a dottrina e giurisprudenza» [*abstract* tratto dal sito dell'editore].

