

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

BADAGLIACCA, MARCO, *L'accident e la responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone*, Cacucci, Bari, 2024, ISBN 9791259653345, pagine 229, euro 25,00.



La monografia affronta il tema della nozione e della prova dell'*accident* nell'ambito della responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone, con particolare riguardo all'interpretazione resa in materia dalla Corte di Giustizia Europea.

L'indagine, che presenta un'approfondita ricostruzione delle fonti normative, è svolta compiendo un'analisi comparativa tra il sistema di responsabilità delineato sin dalla Convenzione di Varsavia del 1929 e quello della vigente Convenzione di Montreal 1999, evidenziando come la mutata struttura delle norme contenute nei due testi di diritto uniforme, debba incidere sulla interpretazione delle norme dedicate alla responsabilità vettoriale, con particolare riguardo alla prova dell'*accident*.

L'Autore, in particolare, nel primo capitolo – *L'accident ed il c.d. Sistema di Varsavia* – si sofferma in modo dettagliato sia sull'esame dell'articolato normativo del testo di Varsavia del 1929, sia sulle ragioni che hanno condotto alla sua redazione ed alla sua modificazione con il Protocollo dell'Aja del 1955, completando l'indagine nel secondo capitolo – *L'accident e la Corte Suprema degli Stati Uniti d'America: il caso Saks* – con l'esame della giurisprudenza creatasi in tema di *accident*, dedicando particolare attenzione alla sentenza della Corte Suprema degli Stati Uniti nel c.d. caso Saks, di cui offre alcuni commenti che presentano elementi di originalità.

Il terzo capitolo – *L'accident nel diritto vivente: l'interpretazione internazionale e nazionale in alcune sentenze* – prosegue con la disamina della giurisprudenza formatasi nel periodo successivo al caso Saks, incluse le pronunce rese durante la vigenza della Convenzione di Montreal, evidenziando il *continuum* interpretativo.

L'indagine prosegue nel quarto capitolo – *L'accident al vaglio della Corte di Giustizia Europea* – con l'esame delle ragioni che hanno condotto alla redazione del testo di Montreal 1999. Tale disamina offre la premessa necessaria per la successiva analisi critica avente ad oggetto i giudicati resi dalle Corti durante la vigenza della Convenzione di Montreal, caratterizzati dalle medesime soluzioni interpretative, in tema di *accident*, adottate dalle Corti durante il vigore della Convenzione di Varsavia, nonostante il diverso sistema di responsabilità vettoriale delineato nei due testi di diritto uniforme, che avrebbe dovuto condurre ad un diverso approccio argomentativo. L'analisi si completa con l'esame delle sentenze pronunciate in materia dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, in linea con il pensiero dell'Autore, che si pongono in contrasto con il precedente orientamento.

Il quinto capitolo – *La risarcibilità del danno psichico conseguente ad un accident* –

affronta, infine, il tema della nozione di *bodily injury* e della risarcibilità del *pure mental injury* conseguente ad un *accident*, a seguito della nuova interpretazione elaborata dalla Corte di Giustizia Europea, di cui l'Autore critica le conclusioni con argomentazioni dettagliate e convincenti.

Nel complesso lo studio appare metodologicamente ben condotto, con un approccio logicamente accurato, accompagnato da convincenti argomentazioni e un apparato bibliografico completo. L'analisi è caratterizzata da interessanti riflessioni personali che forniscono un contributo originale ad un tema che impegna da ormai diversi decenni la migliore dottrina aeronautica nazionale internazionale.

MASSIMO DEIANA

LAMON, MARCELLA, *L'impiego dei droni militari*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 53 ss.

L'articolo muove da una ricostruzione storica delle origini e dello sviluppo dei sistemi aerei senza equipaggio (UAS, *Unmanned Aerial Systems*), evidenziando come essi affondino le proprie radici nell'aviazione militare. L'Autrice pone, quindi, in luce gli elementi che, sul piano giuridico, differenziano gli UAS destinati all'uso in ambito militare, rispetto a quelli civili: l'esclusione dall'ambito di applicazione della convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale e da quello del codice della navigazione (art. 748 c. nav.); la sottoposizione a requisiti procedurali differenti per quanto attiene agli *iter* di certificazione, immatricolazione e ammissione alla navigazione; la loro classificazione e suddivisione in specialità; la diversa portata del criterio del rischio, che non incide sui processi certificativi, ma viene in rilievo soltanto sotto il profilo dei requisiti e delle limitazioni operative; il profilo della responsabilità penale, essendo i piloti e i componenti dell'equipaggio soggetti attivi dei reati contemplati dal codice penale comune o dai codici penali militari di pace e di guerra. Nella parte conclusiva, il contributo prende in esame il quadro normativo e le iniziative di matrice eurounitaria afferenti all'aeronavigabilità degli UAS dotati di caratteristiche costruttive di tipo militare.

GENNAI, GIANLUCA, *Le concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative: recenti approdi legislativi e giurisprudenziali*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2023, 95 ss.

Il contributo analizza, anche alla luce dei più recenti interventi legislativi e degli arresti giurisprudenziali succedutisi sia a livello europeo che nazionale, l'annosa questione relativa alle proroghe *ex lege* delle concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative, che, nel corso degli anni, sono state accordate dal legislatore italiano, contrariamente alle indicazioni provenienti dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) e



dalla Commissione europea. Con riguardo a tale tema, viene segnatamente sindacata la compatibilità tra l'indirizzo giurisprudenziale accolto dall'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato – la quale, con le sentenze gemelle n. 17 e 18 del 2021, ha disposto la proroga delle concessioni demaniali fino al 31 dicembre 2023 (con successivo affidamento delle stesse mediante procedura ad evidenza pubblica) – e il dato legislativo di cui all'art. 4, comma 4-bis l. 118/2022, che prevede il divieto di procedere all'emanazione dei bandi di assegnazione delle concessioni demaniali marittime fino all'adozione dei decreti attuativi previsti dalla stessa l. 118/2022. L'Autore si sofferma, quindi, sul parere motivato ai sensi dell'art. 258 TFUE espresso dalla Commissione europea nell'ambito della procedura di infrazione aperta nel dicembre 2020, con cui è stato rilevato come il rinvio di un anno delle gare per l'affidamento delle concessioni demaniali marittime disposto dalla legge 14/2023 rappresenti un rinnovo automatico delle concessioni esistenti ai medesimi titolari, e pertanto, si ponga in contrasto con il diritto europeo. A fronte della ricostruzione effettuata, l'Autore rimarca, in conclusione, la necessità di un urgente intervento del legislatore nazionale finalizzato a riordinare e chiarire il quadro normativo in tema di concessioni demaniali marittime, anche alla luce delle indicazioni fornite dalla Commissione europea.

MALAGUTI, ILARIA, *La risoluzione alternativa delle controversie nel settore dei trasporti: le competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 27 ss.

L'articolo esamina la disciplina introdotta con l'art. 10 della l. 118/2022, la quale ha attribuito all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) il potere di risolvere in via stragiudiziale le controversie tra utenti e gestori delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. Tale disamina tiene altresì conto dell'ulteriore disciplina che l'ART ha dettato in via regolamentare, tramite l'adozione della propria delibera n. 21/2023, avente ad oggetto la «Disciplina, in prima attuazione, delle modalità per soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, ai sensi dell'art. 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118», e della delibera n. 60/2023, concernente l'elenco degli organismi ADR che operano nei settori di competenza dell'Autorità stessa, la procedura di iscrizione, nonché le attività di vigilanza. A fronte del suddetto quadro normativo, lo scritto analizza l'istituto del tentativo di conciliazione avanti all'ART e le sue implicazioni quale condizione di procedibilità dell'azione giurisdizionale, soffermandosi sulla struttura bifasica del procedimento, caratterizzata dalla presenza di una fase conciliativa (obbligatoria) cui può seguire una fase decisoria (eventuale). L'Autrice si sofferma, infine, sulle osservazioni svolte dalla dottrina e dalla giurisprudenza in ordine alle necessarie tutele che i meccanismi di ADR come quello in discussione devono osservare per risultare conformi ai dettami costituzionali e ai principi processualciviltistici, evidenziando taluni profili di criticità dell'istituto che potrebbero compromettere la tutela effettiva dei diritti dei passeggeri.

PREVITI, MARIAGIULIA, *Sull'omicidio nautico. Sintetica analisi del riformato art. 589-bis c.p. alla luce dei principi del diritto della navigazione*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2024, 1 ss.

Il contributo prende le mosse dall'introduzione nell'ordinamento italiano dei reati di «omicidio nautico» e di «lesioni personali nautiche» in virtù della legge 26 settembre 2023, n. 138, che ha modificato gli art. 589-bis c.p. e 590-bis c.p., parificando tali fattispecie all'«omicidio stradale» e alle «lesioni personali stradali», con l'obiettivo di porre freno ai numerosi incidenti in mare causati dai conducenti di unità da diporto a danno di subacquei, nuotatori in acque libere e sportivi in genere. L'Autrice illustra la portata delle due fattispecie criminose, con particolare riguardo all'omicidio nautico, soffermandosi sulla scelta del legislatore nazionale di far riferimento, nella formulazione delle stesse, alla «violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna» e alle «unità da diporto di cui all'art. 3 del codice della nautica da diporto». In tale quadro, vengono evidenziate le aporie di sistema e le conseguenti possibili criticità in sede applicativa della nuova normativa.

TELLARINI, GRETA, *La strategia nazionale per il mare*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2023, 123 ss.

Il «Piano del mare», approvato con il d.lg. n. 173/2022, delinea gli indirizzi strategici della politica marittima nazionale, adottando un approccio onnicomprensivo e trasversale rispetto ai diversi interessi sottesi alla risorsa mare, con l'obiettivo di sostenere e promuovere lo sviluppo dell'industria marittima e la crescita economica del Paese in piena armonia con un uso sostenibile e sicuro delle sue risorse marine. Il suo impianto fondamentale consiste in una serie di indirizzi strategici, costituenti i macro-obiettivi politici in materia di sviluppo della risorsa mare, individuati dal legislatore e formalizzati nel d.l. 11 novembre 2022 n. 173. I suddetti indirizzi strategici sono stati declinati in sedici direttrici fondamentali. Alla luce di tali premesse, l'Autrice analizza le linee tematiche attorno alle quali si informa la nuova strategia nazionale per il mare, che potrà essere aggiornata annualmente, in funzione degli obiettivi conseguiti e delle ulteriori priorità eventualmente individuate dal decisore politico.

AA. VV., *Dalla responsabilità illimitata del debitore alle limitazioni della responsabilità e del debito - Il ruolo trainante del diritto commerciale e del diritto della navigazione*, a cura di Alfredo Antonini e Marco Speranzin, in *L'Osservatorio di Diritto dei Trasporti*, Pacini Giuridica, Pisa, 2024, ISBN 978-88-3379-731-1, pagine 496, euro 47,50.

Il principio della responsabilità illimitata del debitore subisce eccezioni incisive e



crescenti sul piano della limitazione sia della responsabilità, che del debito, che del rischio. L'evoluzione è in larga parte dovuta alla prassi mercantile e agli sviluppi sul piano normativo, che trovano la propria sede elettiva nel diritto della navigazione e nel diritto commerciale. Se, quanto alla limitazione della responsabilità in senso proprio, non si riscontrano deviazioni significative dalla regola generale suindicata, la limitazione del debito apre l'orizzonte a fecondi scenari, sia per la protezione offerta al debitore, che per gli strumenti di complemento atti a garantire al creditore il conseguimento dell'importo risultante dalla limitazione. Di rilevanza centrale, poi, è la limitazione del rischio, legata al favore per l'iniziativa imprenditoriale di cui è strumento significativo la società di capitali unipersonale o a capitale irrisorio. Un vivace gruppo di studiosi del diritto della navigazione e del diritto commerciale ha ripercorso tali temi, evidenziando come, allo stato attuale e più ancora nella prospettiva futura, le eccezioni alla responsabilità illimitata si avviano a sovvertire un principio prima d'ora ritenuto granitico [abstract tratto dal sito dell'editore].



ORRÙ, ELENA, *La spedizione*, in *Trattato di Diritto Commerciale*, fondato da Vincenzo Buonocore, diretto da Renzo Costi, Giappichelli, Torino, 2024, ISBN: 9791221108064, pagine 246, euro 32.

La monografia è dedicata ad un contratto di attuale interesse per la ricerca e la pratica di diritto della navigazione e dei trasporti, in quanto riveste, insieme al contratto di trasporto, primaria rilevanza nel consentire o, quanto meno, facilitare il commercio, specie internazionale. Secondo l'Autrice l'attività dello spedizioniere ha, di fatto, conosciuto, nel tempo, una notevole evoluzione, che ha contribuito ad acuire il carattere elastico del contenuto del contratto, in particolare quanto alle prestazioni accessorie, ma la relativa disciplina, tipizzata dal codice civile, è stata oggetto di una significativa riforma mediante il d.l. 6 novembre 2021, n. 152 1, convertito, con modificazioni, in legge 29 dicembre 2021, n. 233.

L'opera è strutturata in quattro capitoli ed è caratterizzata da un ampio approfondimento sistematico dello stato dell'arte in ambito giurisprudenziale e dottrinale.

Il primo capitolo verte sui prodromi della figura dello spedizioniere e la sua evoluzione storica, mediante un esame della principale dottrina di epoca romana, italiana e francese, sia più risalente sia contemporanea, con particolare riguardo, al contesto mercantile e giuridico italiano e francese, fino all'epoca delle codificazioni ed ai disegni dei codici che si sono succeduti fino al codice civile del 1942, considerando gli influssi provenienti dai regimi sviluppatasi negli ordinamenti francese e tedesco. Il capitolo chiude con alcune brevi considerazioni comparative, volte ad evidenziare le principali differenze nell'inquadramento e nella disciplina della figura fra i sistemi di *Common Law* e di *Civil Law* ed all'interno di questi ultimi.

La disamina sviluppata nel primo capitolo risulta opportuna e funzionale all'ap-

profondimento che il secondo capitolo dedica alla nozione di contratto di spedizione ed alla sua disciplina. Essa viene descritta come risultante della stratificazione delle elaborazioni giurisprudenziali e dottrinali, valutate alla luce delle pregnanti modifiche introdotte dalla recente novella, fra le quali la possibilità per lo spedizioniere di spendere il nome del mandante. L'analisi tiene conto altresì degli usi sviluppatisi in particolare a livello nazionale.

L'approfondimento è orientato ad individuare, coerentemente, del resto, con lo spirito della prestigiosa collana in cui si inserisce, l'esatta nozione di contratto di spedizione e delle prestazioni che ne costituiscono l'oggetto tipico, alla luce sia degli istituti civilistici sia di quelli propri del diritto della navigazione e dei trasporti e delle pratiche ed usi sviluppatisi in quest'ultimo settore.

L'Autrice dedica attenzione all'inquadramento del contratto di spedizione nella più generale disciplina del contratto di mandato e del contratto di commissione, questione non priva di rilevanza relativamente all'identificazione della disciplina applicabile al contratto *de quo* in caso di lacune nel regime specifico.

Specifica attenzione è inoltre dedicata all'identificazione dell'oggetto dell'obbligazione principale dello spedizioniere, ovvero sia la conclusione di un contratto di trasporto. È, poi, affrontata in chiave critica rispetto alle prevalenti giurisprudenza e dottrina, la problematica delle c.d. operazioni accessorie, mediante l'analisi dello stato dell'arte e della prassi.

Sono approfondite le questioni giuridiche che tuttora pongono le figure dello spedizioniere "puro" e dello spedizioniere-vettore ed il loro inquadramento nell'ordinamento giuridico italiano; fra esse emergono le pregnanti problematiche derivanti dalla recente e citata novella legislativa, ancora scarsamente trattate in dottrina ed in giurisprudenza, nonché la recente questione relativa all'assoggettamento degli spedizionieri all'attività di controllo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'obbligo di concorrere al suo funzionamento.

Funzionale all'approccio complessivo scelto ed alle finalità perseguite dallo studio è la disamina sviluppata nel terzo capitolo nel quale particolare attenzione viene dedicata a identificare e delineare in maniera chiara gli elementi di discriminazione dello spedizioniere rispetto a figure contermini quali l'operatore di servizi logistici, il recapitista, il consolidatore, il corriere, il *transitaire*. Apprezzabile appare lo sforzo di comparazione con altre figure professionali del comparto come l'operatore di trasporto multimodale, il *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC), ovvero di professionisti consimili operanti nel settore aeronautico, nonché di operatori nel settore della mediazione e del brokeraggio.

Il quarto capitolo è, infine, dedicato alla tutela dei diritti delle parti del contratto di spedizione, indagata, con un apprezzabile approccio critico. In particolare, sono approfonditi i diritti del mandante nei confronti del vettore di cose e dei terzi che abbiano concluso contratti con lo spedizioniere nell'ambito dell'esecuzione del suo mandato e viceversa, il termine di prescrizione ed il privilegio speciale con diritto di ritenzione rico-

nosciuto allo spedizioniere.

In conclusione si tratta di una riflessione ricostruttiva condotta con serietà e rigore, corredata da un apparato critico robusto, convincente nel metodo e nella completezza dei risultati cui perviene.

MASSIMO DEIANA

