

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

BAIONE, LUCA, *Spazio, aerospazio e nuova frontiera della difesa*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 759.



«Questo contributo riguarda il collegamento tra il (futuro) *space traffic management* e le questioni relative a difesa e sicurezza. Senza una definizione concordata a livello globale non ci sono regole in vigore per gli operatori e i fornitori di servizi e senza regolazione l'accesso allo spazio non può essere *free, safe and secure*. Di conseguenza, è di fondamentale importanza per ogni Stato acquisire una chiara *recognised space picture* dei diversi oggetti che accedono allo spazio, operano nello spazio e rientrano dallo spazio, allo scopo di esercitare la propria sovranità nazionale, proteggere e difendere i propri interessi fino all'*higher airspace* (ossia la linea di Karman). In questo sforzo, le agenzie di sicurezza e difesa hanno bisogno di capacità di SST, SSA e SWX: una volta che un sufficiente livello di *space domain awareness* è garantito, detta capacità possono, finalmente, produrre i servizi di STM per i diversi utenti, sia civili che militari. La necessità di uno stretto coordinamento tra il settore privato con le agenzie nazionali ed europee è sottolineato come indispensabile nello *strategic compass*, approvato dai Capi di Stato e di Governo della Ue, e promulgato a marzo 2022. Invero, lo *strategic compass* riconosce la necessità di rendere sicuro l'*outer space* dalle minacce di diversa natura allo scopo di assicurare un accesso *free, safe and secure* a questo ambiente che è *contested, competitive and congested*. Questo nuovo documento di *policy* mira a fornire entro il 2023 la Ue una nuova *european space strategy for security and defence*, il cui sviluppo dovrebbe tenere in considerazione processi analoghi presso altre organizzazioni internazionali, NATO *in primis*» [abstract tratto dalla Rivista].

BINI, NICOLETTA, *Aspetti principali del regime giuridico dell'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio e elementi di prassi nazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 769.

«Il presente contributo verte sull'analisi della disciplina giuridica internazionale della immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio e sulla sua evoluzione, che riflette i rapidi e rilevanti sviluppi tecnologici nel settore, caratterizzati da un sensibile incremento del volume delle attività spaziali e dalla considerevole presenza dei soggetti privati. Considerando che l'immatricolazione è il criterio principale per stabilire un nesso giuridico tra uno Stato e un oggetto spaziale, essa acquista un importante rilievo nel quadro di programmi e operazioni in orbita sempre più complessi, che coinvolgono soggetti diversificati e altresì afferenti a Paesi diversi. In tale contesto, corrette prassi di immatricolazione degli oggetti spaziali da parte degli Stati e delle organizzazioni internazionali non solo costituiscono un adempimento dei precetti di diritto dello spazio che possono contribuire al suo stesso sviluppo, ma rappresentano inoltre misure di trasparenza e costruzione della fiducia tra gli Stati nonché un elemento centrale per la sostenibilità a lungo termine delle attività spaziali. La crescita delle iniziative private con rilevanti profili internazionali, si osserva ugualmente in Italia. Attraverso l'analisi della prassi nazionale dell'immatricolazione degli oggetti spaziali, si rinnovano gli spunti di riflessione sulla necessità di dare completa attuazione nell'ordinamento italiano agli obblighi del diritto internazionale dello spazio, in particolare, inserendo disposizioni relative al regime di autorizzazione e vigilanza dello Stato sulle attività dei privati e designando un'autorità nazionale competente a tale fine» [*abstract* tratto dalla Rivista].

CORCIONE, CARLO, *Turismo spaziale: problematiche giuridiche e prospettive future*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 68.

«Pur non essendo un fenomeno moderno, il turismo spaziale, definito come l'insieme delle attività commercia-

li atte ad offrire un'esperienza di viaggio nello spazio, è in continua espansione. Si va dai voli orbitali e suborbitali di breve durata alla prospettiva di avere lunghi soggiorni nello spazio. Tuttavia, il settore si presenta privo di un *framework* giuridico adeguato, stimolando non poche riflessioni su diverse questioni. Su tutte il tema della definizione e conseguente *status* del passeggero, cosiddetto turista spaziale. Ad oggi difatti non vi è alcuna corrispondenza tra tale figura e le definizioni di astronauta e personale presenti nel diritto spaziale. Non sembra altresì possibile assimilare il turista spaziale alla fattispecie così come definita dall'Organizzazione Mondiale del Turismo. Altro tema fondamentale è il regime applicabile, che pare collocarsi tra il diritto aeronautico e il diritto spaziale, in base anche alle caratteristiche del velivolo utilizzato; sussiste dunque la necessità di creare un diritto ad hoc o addirittura una combinazione tra i due. Da ultimo ma non per ultimo vi è il tema della responsabilità dell'operatore dei viaggi spaziali, sia verso il passeggero sia verso terzi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

DE BARTOLO, MARIANO, *L'aerospazio quale nuovo ambiente operativo dell'aeronautica militare*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 791.

«La dottrina della Difesa italiana definisce lo «spazio aereo» e lo «spazio extra-atmosferico» come due domini distinti e separati dalla linea di Kármán. Ciò nonostante, gli attuali sviluppi tecnologici e l'evoluzione delle minacce rendono tale distinzione meno netta. L'Aeronautica Militare, consapevole delle proprie responsabilità in considerazione della continuità operativa, ha definito nuovi obiettivi strategici e, di conseguenza, nuove linee di sviluppo capacitivo per essere competenti nel nuovo ambiente, l'"aerospazio", e raggiungere la capacità di produrre effetti ed influenzare il corso degli eventi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

DE LUCA, FABIO, *Le minacce alle operazioni nello spazio extra-atmosferico. Aspetti operativi*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 797.

«Lo scritto si propone di descrivere alcune delle potenziali minacce alle operazioni spaziali. Lo spazio si è rivelato un dominio contestato, congestionato e competitivo, in quanto i suoi dati, prodotti e servizi stanno crescendo in numero, muovendo un'enorme quantità di risorse e, soprattutto, diventando essenziali nelle attività di tutti i giorni. Per far fronte alla crescente sfida di iniziare a essere un attore internazionale competente e capace nello spazio, la Difesa italiana ha recentemente riorganizzato la propria *governance* creando prima l'Ufficio generale spazio, a fine 2019, e subito dopo il Comando operazioni spaziali, a giugno 2020. A quest'ultimo è stata affidata la missione di proteggere gli assetti spaziali italiani e quelli dei nostri alleati, assicurando al contempo una gamma completa di servizi agli altri domini, in linea con gli ultimi sviluppi dell'approccio multi-dominio alle operazioni. Per adempiere a questo compito, è necessaria un'analisi profonda e approfondita delle minacce spaziali più comuni, che informi il processo di identificazione di come reagire al meglio in difesa dei nostri beni e interessi nazionali. Dal meteo spaziale agli attacchi cibernetici, passando per l'analisi delle esplosioni nucleari ad alta quota, dei missili anti-satellite, degli attacchi elettronici e degli attacchi co-orbitali – solo per citarne alcuni – diventerà evidente la necessità cruciale per la *Space Economy* italiana di progredire nella costruzione di capacità militari credibili per proteggere i beni e i servizi spaziali nazionali militari e non» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ESPOSITO, STEFANO, *Spunti sulle prospettive di un uso militare dello spazio: profili giuridici. Le applicazioni militari nello spazio*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 805.

«Il testo analizza lo «stato dell'arte» del diritto dello spazio e, in particolare, il principio di uso pacifico dello spazio di cui all'art. IV del trattato OST per trarne una cornice di legalità per le attività militari spaziali. Dalla previsione di un aumento esponenziale di queste ultime attività e dal

pericolo di *escalation* derivante dalla loro mancata regolamentazione, nasce il bisogno di ricerca in questo particolare settore del diritto. Ambito che necessita di un complesso bilanciamento tra esigenze contrapposte. Da un lato, infatti vi è il difficile rapporto che si instaura tra tecnologia e diritto e, dall'altro, emerge con sempre maggior impellenza la necessità di una regolamentazione più tecnica, con diffusione di buone prassi, pur in presenza di una normativa affatto generica e di principio» [abstract tratto dalla Rivista].

HUMPHREYS, BARRY, *The Regulation of Air Transport: From Protection to Liberalisation, and Back Again*, Routledge, 1st ed., April 2023, 266, Paperback £39.99.

«*The regulation of modern civil aviation can be traced back to the later years of the Second World War. An intense debate about the future regulatory regime resulted in a compromise which to this day essentially dictates the structure of the global airline industry. Further progress towards 'normalising' the industry appears to be slowing down, and perhaps even going into reverse. Without an understanding of the development of regulation, it is not possible to understand fully the industry's current problems and how they might be resolved. Many books have been written about the development of international air transport, covering deregulation, privatisation, the emergence of new business models among other things, but few if any have taken a broad view of the trends which have determined the industry's current structure. The Regulation of International Air Transport charts the regulation of international air transport from the end of the Second World War to the present day, following the key trends and developments. It provides an overview of what has determined the industry's current structure, the problems still facing the industry and the ways in which it could develop in the future. This wide-ranging study is important reading for both professional and academics within the aviation field, as well as anyone interested in the development of aviation regulations*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LANDI, MICHELE, *VTS Behind Traditions. L'evoluzione dei servizi di assistenza al traffico marittimo verso un modello di controllo da terra*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 817.

«Il presente scritto descrive l'evoluzione del *Vessel Traffic Services* da un mero fornitore di informazioni verso un modello di controllo del traffico da terra. I temi, riguardanti l'evoluzione dei sistemi di assistenza alla navigazione, vengono affrontati grazie a casi studio di incidenti occorsi in porti americani dove è attivo un VTS. Viene quindi sintetizzato l'orientamento internazionale del settore anche attraverso le recenti linee guida internazionali emanate dall'IMO, con uno sguardo agli attuali strumenti normativi nazionali» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LAHVIS, ABIGAIL A., *Inhumane: how the Airline Deregulation Act shields commercial air carriers from legal liability for mishandling human remains*, in *JALC* 2022, 799 e ss.

Come noto, l'*Airline Deregulation Act* 1978 (ADA) ha condotto alla deregolamentazione del trasporto aereo all'interno del territorio degli Stati Uniti d'America. In particolare, tale strumento normativo ha posto fine al dualismo esistente sul piano amministrativo, che consentiva ai singoli stati di disciplinare le aerovie interne, lasciando al *Civil Aeronautics Board* (CAB) la regolamentazione dei servizi aerei tra stati differenti. L'ADA prevede inoltre una più ampia ed invasiva statuizione di prevalenza della normativa federale, impedendo ai singoli stati federati di (re)introdurre previsioni di carattere economico in materia di trasporto aereo. Sebbene la riferita *preemption clause* vieti al singolo stato di emanare ovvero di dare comunque efficacia a qualsiasi disposizione, regola, standard o previsione "*relating to rates, routes, or services of an air carrier*", la Supreme Court tende a interpretarla estensivamente, sebbene non fornisca una definizione del termine "*service*"; relativamente a tale profilo fondamentale parrebbe, allo stato, prevalere la posizione

estensiva assunta dalla *Fifth Circuit Court* nell'ambito della controversia *Hodges v. Delta Airlines, Inc.*, secondo cui per "services" dovrebbero intendersi tutti i servizi aerei oggetto di contrattazione, ivi incluse le "ticketing boarding procedure, provision of food and drink, and baggage handling, in addition to the transportation itself". In tal modo la portata della *preemption clause* a favore della legislazione federale è condotta alla sua massima estensione. Il commento evidenzia la preoccupazione dell'autore per tale orientamento, e auspica che determinate pretese e controversie basate sulla normativa interna di ciascun singolo stato possano essere sottratte alla preclusione: ciò, specie in relazione a questioni relative alla errata conservazione, al ritardato recapito o allo smarrimento dei resti di una persona cara. Tale problematica ha assunto dimensioni pressoché incontrollate all'esito della pandemia di Covid-19, ed attualmente migliaia di persone in lutto sono lasciate senza una protezione legale effettiva in ragione del fatto che l'ADA sostanzialmente funge da vero e proprio schermo in favore dell'industria aeronautica rispetto alle responsabilità concernenti la custodia e gestione dei bagagli, oltre che allo stesso trasferimento.

LA TORRE, UMBERTO, *Spunti sulla nozione di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 469.

«Il presente lavoro verte sulla nozione di aeromobile, dalle prime leggi italiane alla convenzione di Parigi del 1919, dal Regolamento per la navigazione aerea del 1925 al codice della navigazione del 1942. L'autore approfondisce le differenze tra la nozione internazionale, Annesso 7 Icao e quella italiana. Non vi è coincidenza tra le due nozioni di aeromobile, nonostante i tentativi di uniformare, alla nozione internazionale, quella prevista dal codice della navigazione all'art. 743 nel testo vigente a seguito delle modifiche apportate nel 2005-2006. La parola trasporto è la chiave di lettura. L'autore ritiene che gli UAV non sono *tout court* aeromobili, ma sono assimilati agli aeromobili (art. 743 c. nav. comma

2) e ne spiega i motivi. Nonostante la riscrittura di una parte dell'articolo 743 del codice della navigazione, permane, nel testo attuale la parola «trasporto», che traccia la linea di demarcazione tra due diverse costruzioni definitorie. Una si concentra sul dato tecnico, l'altra su quella funzionale: e le differenze permangono» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MADARENA, IMMACOLATA, TERESA, *I Wig-In-Ground Craft: veicoli multimodali*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 847.

«Le linee guida oggetto del presente lavoro adottate dall'IMO con la circolare MSC. 1/CIRC. 1592 del 18 maggio 2018, vertono su una parte del quadro regolatorio di questi rivoluzionari veicoli multimodali, che erogano prestazioni elevate su tre ambienti. L'Autrice analizza somiglianze e differenze con altri veicoli (*hovercraft* ed *eknoplano*), ed esamina le modifiche apportate alle convenzioni COLREGs e SOLAS. Si accenna anche alla partecipazione, attenuata, dell'ICAO e all'emergere di lacune nella disciplina della *security*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SORMANI, MARIA CHIARA, *Il collocamento della gente di mare: criticità e prospettive*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 875.

«Il contributo si pone l'obiettivo di ripercorrere i punti salienti della riforma del collocamento della gente di mare, introdotta dal d.P.R. n. 231/2006 che, seppur risalente a quasi diciassette anni fa, mantiene ancora oggi tutta la sua attualità, nonché di fare chiarezza sullo stato dell'arte della riforma. Il collocamento della gente di mare è, infatti, ancora in bilico tra il vecchio e il nuovo sistema, in attesa di alcuni importanti decreti attuativi previsti dal d.P.R. n. 231/2006, la cui emanazione costituisce presupposto indispensabile per dare, finalmente, completa attuazione alla riforma. Tra le modifiche più attese, si ricorda quella relativa all'istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare che potrebbe, tra l'altro, rappresentare un valido ed

efficiente strumento per favorire il *matching* tra domanda e offerta di lavoro marittimo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

TAN, ALAN KHEE-JIN, *The New ASEAN-EU Bloc-to-Bloc Comprehensive Air Transport Agreement (CATA)*, in *Air & Space Law* 2023, 205 e ss.

Lo scorso 17 ottobre 2022, in occasione della ventottesima assemblea dei ministri dei trasporti della *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) e con la partecipazione di una delegazione dell'Unione europea, veniva siglato a Bali il *Comprehensive Air Transport Agreement (CATA)*, tra i dieci stati membri dell'ASEAN, da una parte, e i 27 paesi membri dell'Unione europea. Tale strumento, che costituisce il primo accordo tra due dei principali raggruppamenti regionali dal punto di vista dell'aviazione commerciale, e mira a fornire rafforzate condizioni di accesso al mercato in favore delle aerolinee di entrambe le parti, così come altri benefici connessi, costituisce il punto di arrivo di un negoziato che trae le sue origini dall'Aviation Summit tenutosi nel febbraio del 2014 ai margini del Singapore Airshow, in occasione del quale fu adottata una dichiarazione congiunta a proposito di una cooperazione in materia aeronautica tra ASEAN e Unione europea. L'Autore si sofferma sull'analisi dei fattori di politica aeronautica che hanno influenzato i negoziati, con particolare attenzione alla controversa tematica inerente ai diritti di quinta libertà, specie in relazione alla circostanza rappresentata dalla rilevante presenza di vettori operanti in sesta libertà nel mercato di riferimento e alla incompleta formazione dell'*ASEAN Single Aviation Market (ASAM)*.

YIZHANG, QIU, *Shaping the Future: A Comprehensive Airline Passengers ADR Framework*, in *Air & Space Law* 2023, 141 e ss.

Mentre l'industria aeronautica si sta preparando a modellare il futuro del trasporto aereo con la progettazione e produ-

zione di avveniristici modelli di aeromobile, i disagi subiti dagli utenti del trasporto aereo nel corso di esecuzione del contratto sono ancora legati a metodi tradizionali e dai costi elevati per ottenere il ristoro dei danni. L'Autore, tuttavia, osserva il diverso scenario che si sta delineando in ambito europeo, ove i diritti dei passeggeri, riconosciuti attraverso il Reg. (CE) n. 261/2004 e dalla Convenzione di Montreal 1999, riceverebbero tutela attraverso un sistema a più livelli, che vede coinvolti i singoli organismi nazionali a ciò deputati in base al citato regolamento (*National Enforcement Bodies* - NEB), la giustizia civile ordinaria e gli organismi di risoluzione stragiudiziale delle controversie (*Alternative Dispute Resolution* - ADR). Con particolare riferimento alle ADR, dall'entrata in vigore della direttiva sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori (dir. 2013/11/UE), le stesse hanno assunto un ruolo via via più centrale ed efficace nella soluzione delle controversie di modico valore che riguardano i consumatori in vari settori: incluso quello aeronautico, nel cui contesto esse si pongono in posizione intermedia tra il customer service della singola compagnia aerea e la magistratura ordinaria, contribuendo a migliorare l'accessibilità alla giustizia a favore del singolo passeggero danneggiato, specie con riferimento a fattispecie di negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo e controversie relative ai bagagli. Peraltro, l'esperienza maturata in Germania e Gran Bretagna dimostra che lo strumento delle ADR è in grado di gestire con successo anche controversie più complesse, relative a situazioni più gravi, rientranti all'interno del Capitolo III della Convenzione di Montreal. In ragione di tali confortanti risultati è auspicabile che quello delle ADR si ponga sempre più e a livello sistemico quale strumento in grado di affrontare e fornire soluzione altresì a situazioni complesse, in tal modo contribuendo ad innalzare la sostenibilità e qualità ed influenzando positivamente lo sviluppo della industria aeronautica.

TURRINI, PAOLO, *Recent State Practice on the Exploitation of Space Resources: Possibly Unlawful, Probably Useless, Certainly Detrimental*, in *Riv. Dir. Nav.* 2022, 685.

«Del possibile sfruttamento delle risorse dello spazio extra-atmosferico la dottrina discute fin dall'alba dell'era spaziale. A questa vivacità scientifica, tuttavia, per lunghi decenni non ha corrisposto – per ovvie ragioni – la vitalità della prassi e dell'*opinio juris* degli Stati. Negli ultimi anni le cose stanno però cambiando. La «riscoperta» dello spazio e la ripresa delle attività a esso collegate hanno portato molti governi a prendere posizione in merito alla liceità dell'appropriazione delle risorse spaziali. Urge quindi un'analisi giuridica di tali sviluppi. Nel presente contributo questa analisi viene condotta da vari punti di vista. L'argomento è introdotto illustrando, per sommi capi, il dibattito scientifico sull'appropriabilità delle risorse spaziali, che verte attorno all'interpretazione dell'art. II del trattato sullo spazio extra-atmosferico del 1967. Si tratta di una disposizione ambigua che, sul punto, ammette diverse letture. Le principali ragioni di chi ritiene conforme a diritto lo sfruttamento commerciale delle risorse spaziali sono brevemente presentate e poi confutate, grazie a una lettura congiunta dell'art. II e delle rilevanti disposizioni di un'altra convenzione, il trattato sulla luna del 1979. La teoria qui avallata è che lo sfruttamento delle risorse spaziali sia al momento permesso solo a fini esplorativi. Si passa poi in rassegna la prassi di alcuni Paesi che, nell'ultimo lustro, hanno promulgato delle leggi che riconoscono ai privati i diritti sulle risorse da questi estratte dai corpi celesti. Alla luce dell'analisi precedente, tale attività estrattiva è giudicata come potenzialmente illecita; anzi, la stessa legislazione di questi Stati potrebbe essere in violazione del diritto internazionale, seppur capace, qualora dovesse essere fatta propria da altri Paesi, di modificare il quadro normativo di riferimento. Questo è il cuore del problema. Una prassi che mira a fornire copertura giuridica agli interessi di pochi Stati occidentali, e che perciò solleva un problema di legittimità di fronte alla comunità internazionale, ma che al tempo stesso sembra incapace, per motivi che vengono qui analizzati, di soddisfare le esigenze che intende proteggere. Una prassi, dunque, al con-

tempo inutile e dannosa, e che rende necessaria una franca ed equa discussione sulla redazione di un nuovo trattato in materia» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZANNONI, DIEGO, *Where does Airspace end and Outer Space Begin?*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 723.

«Sin dal lancio dello Sputnik I la delimitazione fra spazio aereo ed extra-atmosferico è stata oggetto di un vivace dibattito in seno alla Commissione delle Nazioni Unite sull'uso pacifico dello spazio extra-atmosferico dove gli Stati hanno manifestato posizioni divergenti non solo con riferimento ai criteri da seguire per procedere alla delimitazione, ma anche sull'opportunità stessa di procedervi. Oltre a quella cosiddetta «attendista», si possono delineare due posizioni principali: la prima, detta «spazialista», favorevole alla definizione di una specifica altitudine in corrispondenza della quale lo spazio aereo dovrebbe finire e lo spazio extra-atmosferico viceversa iniziare, e una seconda, detta «funzionalista», secondo la quale le attività spaziali e aeree dovrebbero essere qualificate e regolamentate conformemente ai loro obiettivi, indipendentemente dal luogo ove si svolgono. Questo articolo le analizza entrambe, anche alla luce della prassi internazionale, per valutare se alcuni punti fermi possono essere individuati in quella che è tradizionalmente descritta come la *vexata quaestio* del diritto internazionale dello spazio» [*abstract* tratto dalla Rivista].



BUTLER, GRANT *The Sky Reefer Loophole: How Modern Carriers Lessen Their Liability Through Foreign Arbitration and Choice of Court Provisions and Four Countries Who Stopped It*, in *Tul. Mar. L.J.* II/2022, 221-244.

Lo scritto prende spunto dall'incaglio della nave porta-container *Ever Given* nel Canale di Suez nel marzo 2021 e dal contenzioso che esso ha generato. Dopo aver considerato la disciplina uniforme applicabile alla risoluzione

delle controversie transnazionali – ovvero il «Modello UNCITRAL» di legge sull'arbitrato commerciale internazionale proposta nel 1985 dalla Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale e la Convenzione di New York del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere –, l'autore esamina alcune leggi nazionali di alcuni dei più importanti Stati marittimi del mondo che limitano l'applicazione di tali strumenti convenzionali. Vengono poi analizzate le conseguenze della diversa scelta operata dall'ordinamento degli Stati Uniti che, a seguito di due decisioni della Corte Suprema – *Vimar Seguros y Reaseguros, S. A. v. M/V Sky Reefer* e *M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* – ha optato per una disciplina più favorevole al ricorso all'arbitrato internazionale che, in molti casi, può pregiudicare il risarcimento dovuto ai caricatori in applicazione del *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)*.

CARNIMEO, NICOLÒ - DELLE FOGLIE, GIUSEPPE, *La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi in ambito portuale. Attività di prevenzione e misure di contrasto all'inquinamento da plastica in mare*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 615.

«L'articolo focalizza l'attenzione sulla regolamentazione dei rifiuti provenienti dalle navi e sul loro corretto conferimento ai centri di raccolta nei porti, nonché sulle possibilità di recupero e riciclo secondo i più moderni principi dell'economia circolare. Vengono rilevate le difficoltà di applicazione delle normative internazionali ed europee, evidenziando le differenze di recepimento nei diversi Paesi dell'UE e le criticità riscontrate nel sistema nazionale. Un *focus* specifico analizza le misure di contrasto all'inquinamento da plastica in mare, in particolare gli attrezzi da pesca, evidenziando le iniziative in atto per il loro recupero e riutilizzo. Viene approfondita anche la natura giuridica dei rifiuti "accidentalmente pescati" che hanno trovato una regolamentazione compiuta con la legge "Salvamare"» [*abstract* tratto dalla Rivista].

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Il turismo spaziale e le ne-*

cessità di una sua disciplina, in Riv. dir. nav. 2022, 429.

«Lo scritto si interroga sulla adeguatezza dell'attuale quadro normativo sull'attività aerospaziale, risalente ad una fase storica in cui ancora non si intravedevano opportunità commerciali e ad operare nel settore erano solamente gli Stati, non certamente per ragioni di profitto, ma di prestigio internazionale. Tale disciplina non appare adeguata rispetto alle nuove attività commerciali nello spazio, come il turismo, dai voli suborbitali fino ai pacchetti turistici nelle stazioni spaziali orbitanti o nelle strutture progettate sulla luna. L'autore auspica l'adozione di una disciplina di diritto uniforme, non ritenendo sufficienti leggi adottate da singoli Stati, per quanto con attività spaziali importanti. Occorre adottare regole sullo status del turista spaziale e sui suoi diritti, anche per quanto concerne i danni che possa eventualmente subire. A quest'ultimo riguardo l'autore si interroga sui fondamenti di un futuro regime di responsabilità, evidenziando i problemi che potrebbero derivare dalla previsione di una responsabilità limitata per i danni da morte e lesioni personali (in particolare, l'autore richiama la giurisprudenza della Corte costituzionale italiana sui limiti nel trasporto aereo internazionale, secondo la convenzione di Varsavia del 1929 e quella sui limiti risarcitori nei pacchetti turistici)» [abstract tratto dalla Rivista].

CUPIDO, DURAND, *Maritime Salvage Operations and Environmental Protection*, Routledge, 1st ed., January 2023, 114, Hardback £45.00.

«This book questions the use of salvage law as legal regulatory framework for the remuneration of environmental services in salvage operations, proposing that such services should be based on direct contracting between commercial salvors and coastal States. Adopting an environment-first approach, it argues that direct contracting better serves and promotes environmental protection outcomes. It also takes a functional

view of the law as a tool to promote values and sought outcomes. Salvage operations are recognised as the first line of defence against pollution following shipping incidents. Although regulated under the law of salvage, these operations form an integral component of a framework of environmental protection measures regulated under different legal instruments or laws. The law of salvage fails to effectively integrate salvage operations into broader pollution response mechanisms because it does not align comfortably with this framework of laws. Despite the emphasis on environmental protection in the 1989 London Salvage Convention, the Convention maintains the traditional notion of salvage operations as a service to property, while environmental outcomes and the remuneration of environmental services are positioned as a secondary outcome of the law of salvage. This book argues that directly contracting for environmental services bolsters the primacy of environmental protection and the functional use of law to further environmental protection and policy formulation. Direct contracting between coastal States and salvors for environmental services complements existing practices and pollution response mechanisms and provides a sound legal basis for the effective realisation of salvage operations as the first line of defence against pollution following shipping incidents without fundamentally altering the established commercial identity of the traditional law of salvage. This book will be key reading for students, academics, and practitioners working at the intersection of shipping and environmental law» [abstract tratto dal sito dell'editore].

HEECHEOL YANG, JAMES KRASKA, *Peaceful Management of Maritime Disputes*, Routledge, 1st ed., March 2023, 276, Hardback £125.00

«International law concerning maritime boundary dispute resolution reflects normative aspirations for peacefully managing some of the most intractable challenges in foreign affairs. Focusing on key international law issues relating to maritime

boundary disputes, this book explores how international law and legal institutions facilitate these goals theoretically and practically. This process includes a balance of equities among states grounded in the Charter of the United Nations and the protection of sovereignty, territorial integrity, and political independence of Member States, while avoiding threats to the peace, breaches of the peace, and acts of aggression. The UN Charter is complemented by the rules in customary law and UNCLOS for evaluating maritime claims and addressing disputes, including conciliation, litigation, and arbitration. Despite the comprehensive nature of these procedures, numerous maritime disputes persist, including those in the East China Sea and South China Sea. As the disputes continue, however, general international law and the UNCLOS framework captures additional norms and rules that may act to reduce tension and manage disputes. As States shift closer to or farther from compliance on maritime claims and delimitation, the rules of behavior that pertain to flag States and coastal States may help to maintain the peace. This volume offers a distributed study in the factors affecting maritime disputes, international law frameworks and diplomatic models for addressing them, and legal, security, and historical dynamics in East Asia. The book goes beyond the existing debate to offer suitable methods for managing contemporary disputes and makes a meaningful impact on thinking about regional maritime security and international maritime law» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LUCHENKO, DMYTRO – GEORGHIEVSKYI, LURII - BIELIKOVA, MARYNA, *Challenges and Developments in the Public Administration of Autonomous Shipping*, in *Lex Portus*, 1/2023, 20-36.

«This article examines the main trends that exist in the introduction of autonomous shipping within Maritime Industry 4.0, and it evaluates its positive and negative factors. It is noted that the human element will impact shipping in this new model as before, although this impact will and Developments in the Public change and be transferred to other levels. The le-

gal uncertainties that exist in autonomous shipping are considered herein, and the ways in which these can be eliminated are outlined while taking into account the anthropocentricity of existing international legal instruments for maritime activities, the widespread introduction of digitalization, and the automation of management and communication processes. The international efforts to develop legal standards and administration practices for Marine Autonomous Surface Ships (MASS) reveal a commitment to classical approaches to which new practices are gradually introduced in the development of management systems. This article pays special attention to the changes that MASS, autonomous shipping have occurred in the public administration of MASS in order to develop a practical approach that is capable of quickly responding to new challenges and threats» [abstract tratto dalla Rivista].

MATASSA, MANFREDI, *La disciplina delle concessioni balneari e l'evaporazione del diritto liquido*, in *Federalismi* n. 10/2023, 3 maggio 2023, pp. 153-172.

Nel contributo si riconsidera il complesso scenario creatosi a seguito degli ultimi sviluppi in materia di rinnovo delle concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative. Sintetizzati gli eventi più significativi che hanno interessato il settore, si riflette sul futuro della disciplina delle concessioni balneari alla luce dello scontro frontale tra gli obiettivi perseguiti dal legislatore nazionale e gli obblighi pro-concorrenziali di matrice europea promossi dalla giurisprudenza amministrativa.

MARTIN OSANTE, JOSE MANUEL, *Spanish Maritime Navigation Law: Some Territorial Questions*, in *Journal of Territorial and Maritime Studies (JTMS)* 1/2022, 34-49.

The paper deals with what maritime transport is covered by Spanish regional regulations, in order to specify the scope of Spanish Maritime Navigation Act 14/2014 of July 24. Likewi-

se, the relationship in Spain between the Maritime Navigation Law and international Conventions ratified and in force in Spain, regulating issues related to maritime navigation, is studied to understand their respective scopes of application. Under the division of powers between central government – “the State” –and the devolved regional governments – “autonomous communities” (provided for in the Spanish Constitution and under the provisions of the Royal Legislative Decree 2/2011 of September 5 approving the Consolidated Text of the Law on State Ports and the Merchant Marine) – those autonomous communities with coastlines have taken over authority in matters of maritime transport carried out exclusively between points or ports of each respective autonomous community. It is therefore necessary to examine the regulations of the Spanish autonomous communities, the State law, and the international Conventions on maritime navigation to know the respective scope of application of these regulations. The Spanish autonomous communities cannot regulate legal-private aspects of maritime transport carried out for commercial purposes, but they will be able to regulate maritime transport that is within autonomous competence (between ports or points of the same autonomous community), carried out for non-commercial purposes (recreational, sports...). The option of the Spanish Maritime Navigation Act 14/2014 of regulating some maritime institutions (internal cases) by referrals to the international Conventions (not applicable to internal cases), determines that the regulation of internal cases, is the planned in the Convention. [abstract tratto parzialmente dal sito della Rivista].

MOLINA COELLO, DAVID, *Is UNCLOS Ready for the Era of Seafaring Autonomous Vessels?*, in *Journal of Territorial and Maritime Studies (JTMS)* 1/2023, 21-37.

«*This paper aims to show how the Law of the Sea, guided by the flag system instituted by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), presents challenges in*

regulating automated vessels and how the regulation of the seas should change to deal with the changes in vessels' technology.: The work uses descriptive and analytical research. It builds on existing projects regarding automated vessels to determine their current development. It also analyzes current regulations, confronting the RSE-MASS of the IMO with the reality of automated ships. Finally, it determines whether UNCLOS should change to ensure the effective regulation of this new technology. The flag State system provided in UNCLOS is inefficient in regulating automated vessels. Reallocating the regulatory powers of the flag States to the IMO while constituting a worldwide regime over the high seas is a possible solution for successfully regulating automated vessels. In the article the proposal of substituting the flag system, one of the baselines of the Law of the Sea, due to the imminent creation of automated vessels. This paper shows that UNCLOS was created assuming that the technology involving operations on the high seas will never change. This work deals with the change in vessels' technology to become automated and the issues surrounding their regulation» [«structured abstract» tratto dalla Rivista].

NGUYEN, LAN NGOC, *The Development of the Law of the Sea by UNCLOS Dispute Settlement Bodies*, Cambridge University Press, February 2023, Hardback £ 85.00.

«This is the first study to provide both a systematic assessment of the ways by which the dispute settlement bodies of the United Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) contribute to the development of the law of the sea and an exposition of the factors that explain such contribution. The book analyses UNCLOS dispute settlement bodies' decisions and the legal reasoning in key areas of the law of the sea. It further examines the factors that impact the decision-making process of UNCLOS tribunals to explain the parameters within which UNCLOS tribunals operate and how this impacts their ability and willingness to develop the law. The book pro-

vides a unique reference point for lecturers, researchers and students of international law, particularly law of the sea, as well as practitioners and government advisors who wish to gain comprehensive insights into the functioning and the role of the UNCLOS dispute settlement system» [abstract tratto dal sito dell'editore].

ROMANA, NICOLA, *Pesca nelle acque di Paesi terzi e attività "internazionale" di soggetti privati: il caso del Distretto della Pesca e Crescita Blu*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2022, 147 ss.

Lo scritto affronta il tema della compatibilità dell'attività di cooperazione internazionale portata avanti da soggetti privati, come ad esempio il Distretto della Pesca e Crescita Blu di Mazara del Vallo, con il quadro normativo eurounitario in tema di accordi di pesca con Paesi terzi, prospettando anche un ruolo di garanzia da parte della Regione siciliana, il cui Statuto attribuisce all'amministrazione regionale competenza esclusiva in materia di pesca.

RUSCHI, FILIPPO, *Per un nomos dello spazio (extra-atmosferico)*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 519.

La fondazione del *corpus iuris spatialis*, collocabile alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso, è avvenuta in un contesto internazionale fortemente polarizzato: eppure, nonostante le tensioni legate alla frizione tra il blocco socialista e quello occidentale, è prevalso uno spirito solidaristico e cooperativo che ha consentito un *framework* normativo condiviso. Oggi questo afflato sembra essersi esaurito, mentre il *corpus iuris spatialis* appare sempre meno in grado di contenere spinte e pressioni. Occorre ripensare i fondamenti dell'ordinamento spaziale, così da arrestare la discesa verso l'abisso del nichilismo.

SALERNO, FRANCESCA, *Transizione ecologica e trasporto ma-*

rittimo, in *Riv. dir. nav.* 2022, 567.

«Il trasporto marittimo è una componente chiave dell'economia globale e rappresenta l'80-90% del commercio internazionale. Pur dovendosi rilevare che esso emette meno anidride carbonica per tonnellata-km rispetto ad altre forme di trasporto, va osservato che, data la sua vastità, contribuisce in modo determinante agli impatti ecologici globali. Recenti studi dimostrano che le emissioni del trasporto marittimo internazionale sono in crescita e che entro il 2050, senza specifici interventi di contenimento, aumenteranno in maniera esponenziale. Il contributo analizza la strategia elaborata dall'IMO per fronteggiare la problematica e le ulteriori iniziative proposte dal legislatore unionale e nazionale per favorire la transizione ecologica del trasporto marittimo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

THOMAS, D. RHIDIAN *The Modern Law of Marine Insurance. Volume Five*, Routledge, 1st ed., February 2023, 372, Hardback £ 350.00.

«This fifth volume in the series comprises ten contributions written by an expert team of academics and practitioners. Collectively they analyse and expound many of the contemporary legal issues and debates in the law and practice of marine insurance. The new volume is not to be considered as a "new edition" superseding the earlier volumes. To the contrary, it extends on the previous coverage and contributes to the expanding coverage of the series. It achieves this by introducing new topics for analysis and by noting significant developments in themes considered in earlier volumes, thereby providing a useful tool for keeping abreast of an ever developing body of judicial law. This volume tackles topics such as the impact of the Insurance Act 2015 on remedies and the pre-contractual duty of insurers, as well as a contribution from Professor Wilhelmsen on the state ship arrest as a peril under the Nordic Marine Insurance Plan and London terms. It explores the impact of Brexit on

jurisdiction in marine insurance whilst also dedicating time to the comparison of US and English law relating to the duties of brokers, and analyses the “but for” test in marine insurance as well as historical development of the law relating to fraudulent claims. Alongside many other important topics, this book meticulously examines Direct and Third-Party claims against P & I Insurers, Passenger liabilities and class actions, Seaworthiness and the operation of the MIA 1906 s.39 post Insurance Act 2015 and the insuring of autonomous and remote-controlled vessels. This book is essential reading for maritime lawyers, brokers and insurance market practitioners, academics, and companies associated with the marine insurance markets worldwide» [abstract tratto dal sito dell’editore].

TUOZZO, MICHELA, *La saga dei porti chiusi. Nuove strette sulle operazioni di salvataggio in mare*, in *Federalismi* n. 8/2023, 211.

Allo scopo di valutare la portata del decreto-legge 2 gennaio 2023, n. 1, convertito in legge 24 febbraio 2023, n. 15, in materia di gestione dei soccorsi in mare, lo scritto si propone di ricostruire il complesso quadro normativo che regge gli obblighi di *search and rescue*, nonché i poteri interdittivi di natura governativa in materia. L’estensione del potere di impedire il raggiungimento del POS in Italia ha subito nel corso degli ultimi cinque anni diverse modifiche, che vengono ripercorse. Di ogni successiva fase si individuano aspetti problematici collegati con il restante quadro legislativo vigente, in riferimento agli obblighi di soccorso in mare, al divieto di respingimento e al diritto di asilo.

VERMIGLIO, EMILIA, *Forme di tutela dei concessionari balneari uscenti*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 221.

«Con l’obiettivo di riformare il settore delle concessioni demaniali marittime, la legge per il mercato e per la concorrenza 2021 all’art. 4, co. 2, n. 7, lett. i, demanda al Governo

il compito di individuare, «criteri uniformi per la quantificazione dell'indennizzo da riconoscere al concessionario uscente, posto a carico del concessionario subentrante». Tale misura, posta a tutela della posizione dei concessionari uscenti, ha destato forti perplessità. L'indennizzo è stato previsto dalla legge delega in termini astratti e generici, rimettendo a successivi decreti legislativi l'onere di stabilire i criteri per la sua quantificazione. Una generalizzazione dei casi di indennizzo rischia di disincentivare la partecipazione alla gara, e appare contraria al *favor participatio-nis*, in quanto nessun soggetto potrebbe avere interesse a partecipare alla gara, dovendo sobbarcarsi un onere economico di una certa rilevanza, da aggiungere a tutti i costi per fronteggiare l'investimento. Si ripercorreranno le fasi evolutive dell'istituto in commento, al fine di individuare il fondamento giuridico e verificarne le criticità, e si prospetteranno, quindi, soluzioni *de iure condendo*. In particolare, sentita l'esigenza di tutelare casi specifici di legittimo affidamento dei concessionari, che hanno effettuato investimenti confidando incolpevolmente nella proroga al 2033, si vaglierà la possibilità, in luogo dell'indennizzo, di ricorrere all'istituto della subconcessione (e del relativo canone), ex art. 45-bis» [abstract tratto dalla Rivista].

XIANKAI, ZHAN - ZHANG, PENGFEI, *Merchant Ships' Seaworthiness Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 1st ed., February 2023, 342, Hardback £180.00

«*The seaworthiness of merchant ships plays a critical role in ensuring the safety of life and property and the prevention of marine pollution. It deals with the fitness and readiness of a ship and its fundamental ability to sail safely to its destination. The standards of seaworthiness extend to literally all aspects of a ship, including the human element, physical structure, documentation, cargo worthiness and so on. It is one of the most complicated concepts in the maritime regulatory regime, and it takes many forms. However, although one*

of the most important terms in maritime transportation and ship management, seaworthiness is not an absolute concept, but a relative one, dependent on the particular environment, context and facts, and the standards of seaworthiness have changed greatly with the introduction of new maritime regulations over the years. The existing literature on seaworthiness is found within a variety of dedicated articles or book chapters. This book summarizes all that information in one publication and provides an update on key books that are now more than a decade old. In addition, it also offers more detail on specific aspects that are rarely discussed on their own. The reader will gain an understanding of the constituent features which colour its application in sovereign jurisdictions, where each have their own, often conflicting, social or geopolitical priorities to meet. Each chapter relies heavily on case studies to illustrate how the laws which reflect private laws and national policy underpinning those priorities are applied in practice. This structure then enables an understanding of the problems in the carriage of goods by sea, with a view to offering options for solutions. The book is written to meet the needs of lawyers, maritime professionals and academics, to thoroughly explain the concept of seaworthiness and the relevant legal issues» [abstract tratto dal sito dell'editore].



LEANZA, CALOGERO, *Sharing economy: l'economia della condivisione come forma di ospitalità alternativa*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 90.

«L'Autore intende fornire qualche spunto di riflessione su un argomento particolarmente interessante quale quello della *sharing economy*, fenomeno che nel mondo del turismo ha trasformato il modo di intendere il viaggio ed in generale il concetto di ospitalità. Dopo una disamina della fattispecie, intesa come nuovo modello di economia condivisa, e di alcune forme di accoglienza basate sullo share (*AirBnB*, *CouchSurfing*, *HomeSharing*), si sofferma sull'impatto che l'epidemia da Covid-19 ha avuto sul turismo e in

maniera particolare su una realtà come la *sharing economy*. Conclude il lavoro analizzando alcune proposte normative che rappresentano un primo tentativo di regolamentare, a livello nazionale e sovranazionale, un fenomeno che finora non è mai stato in alcun modo disciplinato» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MANCALEONI, ANNA MARIA, *La responsabilità del tour operator per inadempimento dei terzi ausiliari*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 109.

«Il contributo analizza il tema della responsabilità del tour operator per danno causato da terzi esecutori del servizio turistico ai sensi della dir. 90/314/CEE. L'argomento ha richiesto una particolare trattazione alla luce di una recente sentenza della Corte di Giustizia (X c. Kuoni), che, segnando un ulteriore rafforzamento della tutela del consumatore-viaggiatore, è di significativo impatto sugli ordinamenti interni, anche nel vigore della sopravvenuta dir. 2015/2302/UE».

MARCIALIS, MARTINA, *Spunti in tema di viaggi, inclusione ed accessibilità*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2022, 157 ss.

L'Autrice muove dalla considerazione del progressivo ampliamento che vi è stato, a partire dal secondo dopoguerra del secolo scorso, nella platea delle categorie sociali fruitrici dei servizi turistici, i quali si sono, oggi, affermati come un vero e proprio fenomeno di massa. In tale contesto, si sofferma sul rilievo giuridico del turismo, esaminando in relazione ad esso, in particolare, i temi dell'inclusione sociale e dell'accessibilità da parte di persone con disabilità o a mobilità ridotta. Al riguardo, nello scritto vengono segnatamente illustrate le iniziative per la tutela di tali categorie svantaggiate di utenti che sono state assunte a livello europeo e internazionale, con specifico riferimento, quanto

a quest'ultimo, alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, aperta alla firma a New York il 13 dicembre 2006, e alla sua applicazione nel settore del turismo.

MASALA, LAURA, *Il Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti dell'UNWTO: un nuovo punto di partenza – I parte*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 135.

«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^a 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].

MAURI, DIEGO, *Attività di impiego e di testing di armi anti-satellite e diritto internazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 635.

«Le armi anti-satellite (ASAT) rappresentano una delle sfide più importanti alla sicurezza internazionale nel «quarto dominio», ovvero nello spazio extra-atmosferico. Il *test* condotto dalla Russia nel novembre 2021 e le reazioni da esso suscitate nella comunità internazionale ne sono una riprova. Le condotte attuali di *testing* di tali armi contro propri satelliti, nonché quelle – future e probabili – di impiego operativo delle medesime contro satelliti di altri Stati sollevano il problema della loro compatibilità con il diritto internazionale. In particolare, si dibatte, nei vari *fora* internazionali, sulla legittimità di ASAT il cui impatto sia suscettibile di generare detriti spaziali (*debris*) che congestioneranno ulteriormente le orbite terrestri, così interferendo (e pregiudicando) le attività di altri Stati. Il presente contributo si concentra sulle

norme esistenti di diritto dello spazio, di *jus ad bellum*, di *jus in bello* e di diritto dell'ambiente così da saggiare i limiti imposti a tali attività. Si analizza poi il recentissimo fenomeno di dichiarazioni unilaterali, da parte di taluni Stati, circa la rinuncia a condurre *test* di ASAT cinetiche ad ascensione diretta, così da verificare se tali promesse possano costituire l'embrione di una norma consuetudinaria in via di formazione» [abstract tratto dalla Rivista].

MONTESANO, ANNA, *Turismo sostenibile e regolamentazione del traffico marittimo nelle aree marine protette: il caso del Santuario Pelagos*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 144.

«Il progressivo aumento dei traffici marittimi e i rischi di inquinamento legati a sinistri e collisioni, soprattutto in aree marine particolarmente vulnerabili e soggette a fenomeni di congestionamento, hanno reso sempre più impellente un'efficace e adeguata tutela dell'ambiente attraverso politiche di mitigazione e di adattamento dello sviluppo economico al percorso di transizione ecologica in atto. Le ripercussioni del processo di globalizzazione sulle attività produttive legate al territorio e, in particolare, sull'industria turistica, hanno comportato la necessità di una progressiva emersione di pratiche di ecoturismo, volte a contemperare le esigenze di conservazione dell'ambiente con quelle legate allo sviluppo socio-industriale del territorio. Nell'ottica di tutela delle aree di mare particolarmente vulnerabili, le iniziative assunte a livello interno e internazionale, per un turismo marittimo e costiero ecosostenibile e competitivo, si intersecano inevitabilmente con le misure di regolamentazione del traffico marittimo. In tale prospettiva, il presente articolo è volto a delineare i profili critici relativi alla navigazione e alle attività turistiche nelle aree marine protette, nonché strategie e modelli di *governance* per il loro sviluppo sostenibile, con il loro specifico riferimento al Santuario Pelagos» [abstract tratto dalla Rivista].

PAVLIHA, MARKO, *Transport Law on Passenger Rights*, Routledge, 1st ed., January 2023, 286, Paperback £36.99

«Europe and also the rest of the world has experienced a boom in mobility over the last thirty years. In light of the protection of increasing number of consumers – passengers it is almost logical that during the past few decades, international and European transport law has developed almost to revolutionary extent, especially in the field of private aviation (air) law with the introduction of unlimited liability of carriers for death and injury of passengers and commendable sophisticated rights in case of denied boarding, cancellation of flights and long delays. This book will cast light through a critical prism on the most important characteristics of the international transport law, the EU legislation and jurisprudence regarding passenger rights during the carriage by air, sea, rail and road. One of the ideas which, however, needs further research is that the commendable legal solutions and experience of the EU can serve as an excellent framework for a new holistic international convention on passengers rights in all transport modes» [abstract tratto dal sito dell'editore].

PRADA, FIORENZA, *La sostenibilità in materia turistica: tra concorrenza, ricettività e trasporti*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 188.

«Sempre più, oggi, si invoca il principio di sostenibilità come fondamento cui l'azione politica degli Stati e l'attività imprenditoriale devono essere improntate: l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile ne rappresenta l'emblema. In tale contesto, anche in materia turistica, i caratteri di sostenibilità si fanno via via più pregnanti, sollecitando riflessioni legislative e giurisprudenziali: così per la prima volta la giurisprudenza nazionale ha di recente riconosciuto il fenomeno del *greenwashing* come atto integrante concorrenza sleale in ragione del disposto dell'art. 2598 c.c. inoltre, i viaggiatori, consapevoli della potenziale incidenza

in senso negativo che gli spostamenti animati da fini turistici hanno sull'ambiente e sulle comunità locali, tendono ad accordare preferenza alle strutture ricettive e alle forme di mobilità maggiormente sostenibili. Il mercato risponde prontamente, individuando nuove soluzioni sostenibili per le ricettività e i trasporti» [*abstract* tratto dalla Rivista]

TELESCA, CARMEN, *Micromobilità elettrica sostenibile: quale regolamentazione giuridica?*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 665.

«Nel contesto di una mobilità urbana più resiliente, intelligente e sostenibile, come declinata in ambito europeo, si inserisce lo sviluppo crescente della micro-mobilità come modalità di trasporto particolarmente accessibile in un'ottica orientata verso la transizione ecologica. L'Autore analizza il quadro normativo interno, i rapporti e le competenze Stato-Regioni, considerando i vantaggi della micro-mobilità ed evidenziando le relative lacune in materia di sicurezza, infrastrutture, assicurazione che, in assenza di uniformità di regole, incidono significativamente sugli operatori del settore e sugli utenti che accedono al servizio, richiamando la necessità di interventi legislativi in materia» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZAMPONE, ALESSANDRO, *La mobilità ciclistica strumento alternativo di progresso nella prospettiva multimodale del contratto di trasporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 7.

«L'articolo, dopo aver messo in luce la centralità del tema della mobilità attiva e, in particolare, della ciclomobilità, in una prospettiva di integrazione con i sistemi di trasporto tradizionali del passeggero, si sofferma sulle nuove disposizioni introdotte dal reg. 2021/UE/789 del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, destinato a sostituire, dal 7 giugno 2023, il reg. 2007/CE/1371. In particolare, l'art. 6 del nuovo regolamento prevede il diritto di portare a bordo del vagone ferroviario

la propria bicicletta, attribuendo al viaggiatore nuove forme di tutela che valorizzano l'interesse all'impiego della bicicletta come un segmento (primo e ultimo miglio) della mobilità integrata e multimodale che l'Unione europea intende fortemente promuovere» [*abstract* tratto dalla Rivista].