

Le *unmanned ships*: profili applicativi e problemi normativi.

La nave, l'equipaggio, il comandante, il diporto

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.

Mauro Menicucci è professore associato di Diritto della navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche (Scuola di Giurisprudenza) dell'Università degli Studi di Salerno. È socio ordinario dell'AIDIM, comitato regionale romano, e dell'AIDINAT. È stato membro del Collegio dei Docenti del Corso di Dottorato in Diritto internazionale e Diritto interno in materia internazionale, e del Collegio dei Docenti del Corso di Dottorato in Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Salerno; è componente del gruppo di ricerca SARUMS (Safety and Regulations for European Unmanned Maritime Systems), fondato dalla EDA (European Defence Agency); è membro della commissione esaminatrice per aspiranti mediatori marittimi della Provincia di Salerno. È autore di vari saggi su argomenti attinenti al diritto della navigazione, bancario e commerciale.

Mauro Menicucci Le *unmanned ships*

LE *UNMANNED SHIPS*: PROFILI APPLICATIVI E PROBLEMI NORMATIVI

La nave, l'equipaggio, il comandante, il diporto

Mauro Menicucci

€ 30,00



CACUCCI  EDITORE
BARI

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Collana diretta da
ELDA TURCO BULGHERINI



CACUCCI  EDITORE
BARI

Direttore

Elda TURCO BULGHERINI

Vicedirettore

Michele Maria COMENALE PINTO

Comitato di direzione

Elda TURCO BULGHERINI, Michele Maria
COMENALE PINTO, Monica BRIGNARDELLO,
Umberto LA TORRE, Elisabetta Giovanna
ROSAFIO

Direzione e redazione

Viale G. Rossini, 9 – 00198 Roma
tel. (+39) 068088244
e mail: redazione@rivdirnav.org

© Elda Turco Bulgherini – 2023

© L'Autore – 2023

Editore

Cacucci Editore S.a.s
via D. Nicolai, 39 – 70122 Bari
Tel. 080 5214220
<http://www.cacuccieditore.it>
info@cacucci.it

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale, con
qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

ISBN 979-12-5965-286-7

Condizioni di acquisto

Italia euro 30,00

Per ordini

ordini@cacucci.it

Modalità di pagamento

Bonifico: Cacucci Editore
IBAN: IT30 Q054 2404 0100 0000 1041 861
Banca Popolare di Bari
Causale: ordine libro “13 – Le *unmanned ships*:
profili applicativi e problemi normativi. La nave,
l'equipaggio, il comandante, il diporto”.

CRITERI DI REFERAGGIO

I «Quaderni della Rivista del Diritto della Navigazione» raccolgono scritti assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi d'interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle Università italiane o posizione equivalente nelle Università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 30 giorni dall'invio del proprio elaborato, redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dalla redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

The Manuscripts which appear in the «Quaderni» (Booklets) of the «Rivista del Diritto della Navigazione» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the «Quaderni».

Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring in each cases anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor, preferably from professor who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian University or an equivalent position in a foreign University.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscripts; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the «Quaderni».

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;*
- b) publishable subject to changes;*
- c) to be substantially redrafted;*
- d) to be refused.*

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 30 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines available online at http://www.rivdirnav.org will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

Le unmanned ships:
profili applicativi e problemi normativi.
La nave, l'equipaggio, il comandante,
il diporto

Mauro Menicucci

CACUCCI
2023

INDICE

PREMESSA.....	pag.	1
---------------	------	---

Capitolo I

LE UNMANNED SHIPS: PROFILI INTRODUTTIVI

1. Considerazioni preliminari sulle <i>unmanned ships</i>	»	5
2. Le <i>unmanned ships</i> come fenomeno nuovo?.....	»	12
2.1. <i>Segue</i> . Breve cronistoria	»	13
3. Delimitazione del campo di indagine e prime definizioni delle unità in esame	»	16
3.1. <i>Segue</i> . I diversi livelli di autonomia	»	23

Capitolo II

I PRINCIPALI STUDI SULLE UNMANNED SHIPS

1. Individuazione ed analisi dei principali studi sulle navi <i>unmanned</i>	»	25
2. Il <i>position paper</i> del CMI.....	»	26
2.1. <i>Segue</i> . La convenz. UNCLOS.....	»	27
2.2. <i>Segue</i> . La convenz. SOLAS	»	29
2.3. <i>Segue</i> . La convenz. COLREGs.....	»	33
2.4. <i>Segue</i> . La convenz. STCW	»	35
2.5. <i>Segue</i> . Considerazioni finali del <i>paper</i>	»	36
3. Il «Regulatory Scoping Exercise (RSE)» e le «Interim Guidelines» dell'IMO	»	38
3.1. <i>Segue</i> . Il «Regulatory Scoping Exercise (RSE)»	»	38
3.2. <i>Segue</i> . Le «Interim Guidelines»	»	41
3.3. <i>Segue</i> . Il MASS Code dell'IMO	»	43
4. Le «EU Operational Guidelines for safe, secure and sustainable trials of MASS»....	»	44
5. Il progetto MUNIN	»	45
5.1. <i>Segue</i> . I sistemi di supporto alla navigazione.....	»	47
5.2. <i>Segue</i> . I livelli di autonomia della nave	»	48
5.3. <i>Segue</i> . I profili giuridici della disciplina	»	49
5.4. <i>Segue</i> . Lo <i>Shore Control Centre</i>	»	49
6. Il progetto AAWA	»	51
6.1. <i>Segue</i> . Le singole convenzioni esaminate nello studio.....	»	53
6.1.1. <i>Segue</i> . La convenz. SOLAS.....	»	53
6.1.2. <i>Segue</i> . La convenz. COLREGs	»	54
6.1.3. <i>Segue</i> . La convenz. STCW	»	54
6.1.4. <i>Segue</i> . La convenz. MLC.....	»	55
6.2. <i>Segue</i> . Gli ulteriori aspetti della disciplina individuati nel progetto.....	»	56
7. Il «Lloyd's Register Code for Unmanned Marine Systems»	»	57

INDICE

8. Il progetto <i>ReVolt</i>	pag.	60
8.1. <i>Segue</i> . Il « <i>position paper</i> »	»	61
8.2. <i>Segue</i> . La « <i>class guidelines</i> ».....	»	64
8.2.1. <i>Segue</i> . Introduzione.....	»	64
8.2.2. <i>Segue</i> . Le sez. 2 e 4.....	»	65
8.2.3. <i>Segue</i> . La sez. 5	»	67
8.2.4. <i>Segue</i> . La sez. 6	»	68
9. Il « <i>Code of practice</i> » del <i>MASRWG</i>	»	69
9.1. <i>Segue</i> . La configurazione del <i>Remote Control Centre</i>	»	72
9.2. <i>Segue</i> . Il soccorso	»	75
10. Le « <i>Guidelines for Autonomous Shipping</i> » e le « <i>Rules</i> » sugli USV del <i>Bureau Veritas</i>	»	76
10.1. <i>Segue</i> . La sezione introduttiva.....	»	76
10.2. <i>Segue</i> . La sez. 3: la « <i>Functionality of Automation Systems</i> »	»	79
10.3. <i>Segue</i> . Le « <i>Rules</i> » sugli USV	»	81
11. Il <i>whitepaper</i> del gruppo <i>One Sea</i>	»	82
12. Il progetto <i>Autoship</i>	»	83
13. Considerazioni riassuntive sugli studi esaminati	»	84

Capitolo III LA NAVE E L'EQUIPAGGIO

1. La nozione di nave	»	87
2. La nozione di nave in alcuni ordinamenti stranieri	»	88
3. La nozione di nave nel diritto italiano	»	94
4. La nozione di nave nel diritto internazionale ed internazionaluniforme.....	»	104
4.1. <i>Segue</i> . Individuazione delle convenzioni che contengono riferimenti alla nave.....	»	105
4.2. <i>Segue</i> . Alcune considerazioni in tema di <i>unmanned ships</i> e diritto uniforme .	»	110
4.3. <i>Segue</i> . Il « <i>novel kinds</i> » e le «soluzioni equivalenti»	»	113
4.4. <i>Segue</i> . Ulteriori riflessioni sull'applicabilità delle convenzioni esaminate alle navi <i>unmanned</i>	»	118
4.4.1. <i>Segue</i> . L'aspetto storico-letterale	»	118
4.4.2. <i>Segue</i> . L'interpretazione evolutiva	»	120
4.4.2.1. <i>Segue</i> . Il comportamento delle parti.....	»	125
4.4.2.2. <i>Segue</i> . Le « <i>generally accepted international regulations, procedures and practices</i> ».....	»	128
5. L'equipaggio nel diritto internazionale ed internazionaluniforme.....	»	132
5.1. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenz. UNCLOS.....	»	134
5.2. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenz. SOLAS	»	135
5.2.1. <i>Segue</i> . La reg. 14.....	»	135
5.2.2. <i>Segue</i> . La reg. 24.....	»	138
5.3. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenz. COLREGs.....	»	139
5.3.1. <i>Segue</i> . La reg. 5	»	141
5.4. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenzione e nel codice STCW	»	147

INDICE

5.5. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenz. MLC.....	pag.	152
5.6. <i>Segue</i> . L'equipaggio nella convenzione di Bruxelles del 1924 sulla po- lizza di carico	»	152
6. Cenni alla nozione di equipaggio nelle singole legislazioni nazionali.....	»	155
7. L'equipaggio nella normativa italiana.....	»	157
7.1. <i>Segue</i> . L'attività svolta «al servizio» della nave e «a bordo» della nave; l'esercizio; il rapporto uomo-nave	»	163
7.2. <i>Segue</i> . Il contratto di arruolamento.....	»	166
8. Centro di controllo remoto ed equipaggio: la competenza e la diversità di ruoli e funzioni.....	»	172

Capitolo IV IL COMANDANTE

1. Premessa	»	179
2. Il comandante nei singoli ordinamenti nazionali.....	»	181
3. Il comandante ed il <i>remote controller</i> nel questionario del CMI	»	186
4. Il comandante e lo <i>shore control centre</i> nel progetto MUNIN, nella <i>class gui- deline</i> DNV-GL e nel <i>Code of practice</i> del MASRWG	»	187
4.1. <i>Segue</i> . Lo <i>shore control centre</i> come organizzazione suscettibile di incide- re sulla unicità del comando	»	187
4.2. <i>Segue</i> . La «stratificazione» delle decisioni operative e la responsabilità del <i>captain</i>	»	190
4.3. <i>Segue</i> . Lo <i>shore control centre</i> nella <i>class guideline</i> DNV-GL e nel <i>Code of practice</i> del MASRWG	»	192
4.4. <i>Segue</i> . Ulteriori questioni relative allo <i>shore control centre</i>	»	193
4.5. <i>Segue</i> . Il comandante e l'operatore da remoto	»	194
5. La funzione di comando	»	196
5.1. <i>Segue</i> . La funzione di comando e i compiti dell'equipaggio	»	199
5.2. <i>Segue</i> . L'attribuzione del comando ai componenti dell'equipaggio e l'art. 293 c. nav.: prime riflessioni	»	200
5.2.1. <i>Segue</i> . L'attribuzione del comando ai componenti dell'equipag- gio: la « <i>Muster list</i> ».....	»	201
5.3. <i>Segue</i> . Considerazioni intermedie su comando ed equipaggio	»	202
5.4. <i>Segue</i> . Il comando e la direzione della manovra: l'«anomalia» delle navi <i>unmanned</i>	»	203
5.5. <i>Segue</i> . Riflessioni ulteriori sull'art. 293 c. nav.	»	204
5.6. <i>Segue</i> . I controlli sulla nave e sul carico	»	206
5.7. <i>Segue</i> . La gestione del carico e l'abbandono della nave.....	»	208
5.8. <i>Segue</i> . Le disposizioni di carattere penale	»	209
5.9. <i>Segue</i> . Le altre funzioni del comandante che non possono essere esple- tate dal centro di controllo remoto.....	»	209
5.10. <i>Segue</i> . Il comandante, il centro di controllo remoto ed il soccorso in mare.....	»	210

INDICE

6. Verso la ridefinizione della figura del comandante o verso la sua disgregazione?	pag.	220
6.1. <i>Segue.</i> Il <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS)	»	224
6.1.1. <i>Segue.</i> Le linee guida del 1997	»	225
6.1.2. <i>Segue.</i> Le nuove linee guida	»	228
6.1.3. <i>Segue.</i> Qualche notazione conclusiva su comando e VTS	»	229
6.1.4. <i>Segue.</i> Il <i>JIT Arrival</i>	»	236
7. Comando e pilotaggio	»	237
7.1. <i>Segue.</i> Il quadro regolatorio	»	237
7.2. <i>Segue.</i> Le questioni sottese al rapporto fra navi <i>unmanned</i> , centro di controllo remoto, comandante e pilota	»	239
7.3. <i>Segue.</i> Il pilotaggio obbligatorio	»	243
7.4. <i>Segue.</i> Il pilotaggio negli stretti internazionali: il pilotaggio obbligatorio nello stretto di Torres	»	245
8. Riflessioni conclusive sulle navi <i>unmanned</i>	»	247
8.1. <i>Segue.</i> L'interazione umana	»	247
8.2. <i>Segue.</i> Il «totale autogoverno» dell'unità, i livelli di autonomia e la gestione della rotta	»	250

Capitolo V

UNMANNED SHIPS E DIPORTO

1. Introduzione	»	255
2. Comando e condotta nelle unità da diporto	»	257
2.1. <i>Segue.</i> Comando e condotta nelle unità a controllo remoto	»	260
3. L'equipaggio nelle unità da diporto	»	261
3.1. <i>Segue.</i> Gli «incaricati che intervengono in caso di pericolo o di necessità»	»	263
4. Il controllo remoto e le singole attività diportistiche	»	267
5. Notazioni finali sul comma 1 dell'art. 27 <i>bis</i> : i «sistemi ausiliari» ed i «sistemi di condotta di bordo»	»	270
BIBLIOGRAFIA	»	273

PREMESSA

Un'indagine sulle *unmanned ships* è parsa necessaria per il notevole incremento che la progettazione ed i test di queste unità ha avuto nel corso degli ultimi anni.

Se, infatti, le navi *unmanned* non sono un fenomeno assolutamente nuovo, attuale è, invece, l'interesse che stanno ricevendo sia dagli studiosi che dagli operatori del settore: il che ha reso, in qualche modo, doveroso verificarne la compatibilità con l'odierno quadro normativo, sia in ambito internazionale ed internazionaluniforme, che interno. In quest'ottica, si è tentato di appurare se le leggi vigenti siano in grado di disciplinarle o se, invece, le nuove unità «sfuggano» – in tutto o in parte – ad esse, richiedendo un intervento *ad hoc* del legislatore.

Si sono, pertanto, analizzate – dopo aver fornito una ricostruzione in chiave storica dell'istituto – sia alcune normative nazionali, che sono apparse, come termine di riferimento, particolarmente rilevanti, che la disciplina internazionale ed internazionaluniforme, al fine di verificare, si è detto, la compatibilità con le disposizioni in vigore delle unità in esame, già in punto di loro qualificabilità come navi *pleno iure*.

Si è, per tale via, avuto modo di concludere che, per alcuni aspetti, la «adattabilità» di queste unità alla normativa esistente non può escludersi; allo stesso modo, i problemi che esse pongono appaiono nuovi e tutt'altro che residuali, soprattutto in merito al ruolo dell'equipaggio e del comandante, tradizionalmente intesi. Al di là, infatti, delle questioni derivanti dalla (eventuale) presenza del personale a bordo dell'unità, si è indagata la qualificazione delle nuove figure professionali collegate alle navi *unmanned* (si pensi, ad esempio, ai componenti del centro di controllo remoto), anche per appurarne la loro inquadrabilità in istituti tipici del diritto della navigazione quali, per l'appunto, l'equipaggio ed il comandante.

Nella prospettiva indicata, il piano di lavoro si è concretato in una prima parte, maggiormente descrittiva ma indispensabile per creare le fondamenta delle riflessioni svolte nei capitoli successivi: invero un'analisi, quanto più possibile dettagliata, delle navi *unmanned*, non poteva che partire dallo «stato dell'arte», ossia dalle ricerche e dagli studi esistenti.

La materia è apparsa, da subito, assai complessa e articolata. Già nei singoli progetti indagati, infatti, le funzioni e le definizioni, assegnate ai destinatari della disciplina, non sono sempre di agevole lettura e, in alcuni casi, appaiono addirittura contrastanti.

La stessa nozione di equipaggio è variabile, non solo in punto di comprensione, nel medesimo, dei componenti del centro di controllo remoto, ma anche in relazione alle mansioni assegnate a chi si trovi, eventualmente, a bordo della nave.

L'unità *unmanned* può essere, infatti, totalmente priva di equipaggio, o può avere a bordo personale adibito a svolgere diverse funzioni, quali la manutenzione dell'unità o l'assunzione del controllo, in caso di necessità o al verificarsi di situazioni di emergenza. E può avere diversi livelli di autonomia, il che pure determina conseguenze giuridiche di non poco momento, soprattutto in merito al ruolo del comandante. La figura suscita notevoli problemi, pur sembrando più agevole, rispetto a quanto si è detto per l'equipaggio, assimilarlo, almeno per certi profili, all'operatore da remoto, limitatamente alle unità gestite da terra (non, quindi, per quelle del tutto autonome). Lo «svuotamento» di funzioni e di poteri, che la figura ha subito nel corso degli anni ne rende, infatti, meno ardua la distinzione dal *remote controller*. Allo stesso modo, persistono comunque non trascurabili interrogativi sulla equiparabilità fra quest'ultimo ed il *master*, tanto per le differenze che, nei vari studi, si palesano in merito alla strutturazione interna del centro di controllo, quanto per la complessità della figura del comandante, investita di compiti e funzioni plurime e articolate, non sempre esercitabili da chi si trova a terra.

L'ultimo capitolo del lavoro è incentrato sul diporto. Paradossalmente, infatti, è proprio nella recente riforma del relativo codice che si trova la prima definizione normativa nazionale di unità a controllo remoto, ed ivi compare, altresì, la prima «figura» di componente dell'equipaggio specificamente collegato a tale unità, ossia l'«incaricato».

Può, conclusivamente, osservarsi che, per le navi *unmanned*, la tecnica sembra precedere il diritto, in qualche modo imponendosi ad esso, pur dovendone, necessariamente, subire l'intervento ⁽¹⁾. In quest'ottica, presumo che le unità senza equipaggio già operative indicheranno la strada al regolatore, orientandone l'azione. Al contempo, l'attività nor-

⁽¹⁾ Il richiamo non può che essere a N. IRTI, E. SEVERINO, *Dialogo su diritto e tecnica*, Roma-Bari, 2001, *passim*.

mativa (già realizzata, ad esempio, in Francia e, nei termini visti, in Italia) dovrà essere quanto più rapida possibile, per evitare che la navigazione sfugga a regole chiare, precise e, soprattutto, uniformi. In ambito internazionale, sarà verosimilmente necessaria una normativa specifica (come, peraltro, ha recentemente confermato l'IMO) ⁽²⁾, perché limitarsi ad emendare il quadro regolatorio esistente richiederebbe uno sforzo non credo sostenibile, pur essendo ammirabile l'impegno profuso, dagli studiosi della materia, per adattare le disposizioni vigenti alla nuova fattispecie ⁽³⁾.

* * *

Sia consentito un ringraziamento agli amici del centro bibliotecario dell'Università degli Studi di Salerno, Angela Landolfi, Pellegrino (Rino) Montuori e Josè Gabriel Cardaropoli, per l'indispensabile supporto fornito nella ricerca del materiale utilizzato per il presente lavoro, soprattutto in un periodo difficile, quale è stato quello della pandemia da covid-19.

⁽²⁾ V. *infra*, il cap. II.

⁽³⁾ Anche in quest'ottica, condivisibili appaiono le osservazioni di M. KIM, T. H. JOUNG, B. JEONG, H. S. PARK, *Autonomous shipping and its impact on regulations, technologies, and industries*, in *J. Int'l Mar. Safety Env. Aff. Ship.*, 2020, 23, i quali osservano che «*the gap between the time taken to develop and exploit technology and the ability of regulators to develop codes and practices gives rise to vulnerabilities, while the timing and the type of regulatory intervention can accelerate, retard, or prevent the adoption of the technologies taking into account mutual influence between regulations and technologies. Therefore, to take full advantage of the benefits of the technologies, efficient approaches to regulation are required in a timely manners.*».

1. GRETA TELLARINI e MARCO TORSELLO (a cura di)
Gli Incoterms® 2010 della Camera di Commercio Internazionale
ISBN 978-88-548-4675-3, FORMATO 17 X 24 CM, 244 PAGINE, 25,00 euro, 2012

2. MASSIMILIANO MUSI
I rapporti di collaborazione tra vettori
ISBN 978-88-548-6785-7, FORMATO 17 X 24 CM, 340 PAGINE, 18,00 EURO, 2014

3. UMBERTO LA TORRE e ANNA L. MELANIA SIA (a cura di)
Diporto e turismo tra economia e specialità
Un'occasione per un incontro interdisciplinare
ISBN 978-88-548-7850-1, FORMATO 17 X 24 CM, 480 PAGINE, 27,00 EURO, 2014

4. ELISABETTA GIOVANNA ROSAFFIO e MICHELE MARIA COMENALE PINTO
(a cura di)
Il diporto come fenomeno diffuso
Problemi e prospettive del diritto della navigazione
ISBN 978-88-548-8762-6, FORMATO 17 X 24 CM, 648 PAGINE, 30,00 EURO, 2015

5. MICHELE MARIA COMENALE PINTO (a cura di)
La continuità territoriale della Sardegna
Passeggeri e merci, low cost e turismo
ISBN 978-88-548-8203-4, FORMATO 17 X 24 CM, 620 PAGINE, 36,00 EURO, 2015

6. STEFANO POLLASTRELLI (a cura di)
Il regime normativo del trasporto marittimo e terrestre
ISBN 978-88-255-0405-7, FORMATO 17 X 24 CM, 124 PAGINE, 10,00 EURO, 2017

7. GIOVANNI PRUNEDDU
Le compagnie low cost tra disciplina dei servizi aerei e tutela dell'utente
ISBN 978-88-255-0412-5, FORMATO 17 X 24 CM, 164 PAGINE, 13,00 EURO, 2017

8. CARMEN TELESCA
Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo
ISBN 978-88-255-0450-7, FORMATO 17 X 24 CM, 228 PAGINE, 15,00 EURO, 2017

9. MAURO MENICUCCI
La responsabilità del vettore marittimo di persone
Rischio e adeguatezza dell'assetto organizzativo dell'impresa
ISBN 978-88-255-1396-7, FORMATO 17 x 24 CM, 228 PAGINE, 25,00 EURO, 2018
10. CHIARA VAGAGGINI
Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare
ISBN 978-88-255-2933-3, FORMATO 17 x 24 CM, 224 PAGINE, 16,00 EURO, 2019
11. SIMONE VERNIZZI
L'aeromobile
Dato tecnico e funzionale Profilo statico e dinamico
ISBN 978-88-255-3366-8, FORMATO 17 x 24 CM, 248 PAGINE, 18,00 EURO, 2020
12. MONICA BRIGNARDELLO
I contratti del «turismo organizzato» e di crociera
Esegesi delle disposizioni del capo I, titolo VI, del codice del turismo (articoli da 32 a 51 novies)
ISBN 979-12-5965-214-0, FORMATO 17 x 24 CM, 356 PAGINE, 30,00 EURO, 2023
13. MAURO MENICUCCI
Le unmanned ships: profili applicativi e problemi normativi.
La nave, l'equipaggio, il comandante, il diporto
ISBN 979-12-5965-286-7, FORMATO 17 x 24 CM, 318 PAGINE, 30,00 EURO, 2023