

## I rischi concernenti la sicurezza (*security e safety*) e la loro assicurabilità

Il volume esamina il tema della sicurezza della navigazione marittima attraverso l'analisi dei rischi connessi alla pirateria e all'adempimento dell'obbligo di soccorso, come declinati nella normativa di diritto uniforme e di diritto interno. La deviazione dalla rotta originaria e le conseguenze in termini di aumento dei costi e delle spese costituiscono elementi fondamentali per valutare le implicazioni giuridiche sulle polizze e sui formulari predisposti dagli assicuratori e l'adeguatezza delle relative clausole contrattuali.

Carmen Telesca, PhD in Diritto Pubblico, indirizzo internazionalistico e della navigazione, è ricercatrice di Diritto della navigazione e dei trasporti presso il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Teramo ove è titolare degli insegnamenti di Diritto della navigazione e dei trasporti e di Diritto del trasporto, della logistica e della *Smart Mobility*. È membro del Collegio Docenti del Corso di Dottorato in *Processi di Armonizzazione del Diritto tra Storia e Sistema* dell'Università degli Studi di Teramo. È socio dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e Diritto dei Trasporti e dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo. È autrice di articoli e saggi su temi di Diritto della navigazione e di Diritto dei trasporti pubblicati su primarie riviste giuridiche italiane e straniere di settore.

€ 30,00

ISBN 979-12-5965-371-0



9 791259 653710

Carmen Telesca I rischi concernenti la sicurezza (*security e safety*) e la loro assicurabilità

# I RISCHI CONCERNENTI LA SICUREZZA (*SECURITY E SAFETY*) E LA LORO ASSICURABILITÀ

Carmen Telesca

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 – 2024

© L'Autore – 2024

**Editore**

Cacucci Editore S.a.s  
via D. Nicolai, 39 – 70122 Bari  
Tel. 080 5214220  
<http://www.cacuccieditore.it>  
[info@cacucci.it](mailto: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 979-12-5965-371-0

**Condizioni di acquisto**

Italia . . . . . euro 30,00

**Per ordini**

[ordini@cacucci.it](mailto:ordini@cacucci.it)

**Modalità di pagamento**

Bonifico: Cacucci Editore  
IBAN: IT30 Q054 2404 0100 0000 1041 861  
Banca Popolare di Bari  
Causale: ordine libro “15 – I rischi concernenti la  
sicurezza (*security* e *safety*) e la loro assicurabilità”.

## 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.*

**I rischi concernenti la sicurezza  
(*security e safety*)  
e la loro assicurabilità**

**Carmen Telesca**

CACUCCI  
2024

## INDICE

INTRODUZIONE .....	pag.	1
--------------------	------	---

### Capitolo I

#### PIRATERIA E MISURE DI SICUREZZA A TUTELA DEI TRAFFICI MARITTIMI

1. Inquadramento giuridico della pirateria e regime di repressione nel diritto internazionale: dalla convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare alla convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare.....	»	7
2. La nozione giuridica di pirateria marittima nell'ordinamento italiano: gli artt. 1135 e 1136 c. nav.....	»	24
3. Il coordinamento tra il diritto internazionale ed il diritto interno: problemi applicativi .....	»	34
4. Il ruolo strategico della cooperazione internazionale nell'azione di contrasto alla pirateria .....	»	36
5. Le missioni navali antipirateria al largo delle coste della Somalia e le principali azioni intraprese nel Golfo di Guinea, nello Stretto di Malacca e Singapore .....	»	46
6. Le misure di autoprotezione per la tutela di navi private adottate dalla Comunità internazionale, il ruolo del comandante e l'impiego nuclei di protezione armata a bordo delle navi mercantili.....	»	69
7. Le misure antipirateria adottate dal legislatore italiano: la disciplina dei Nuclei Militari di Protezione (NMP), l'impiego di guardie giurate private ( <i>Contractors</i> ), i rapporti con il comandante della nave.....	»	75

### Capitolo II

#### LA DISCIPLINA DEL SOCCORSO MARITTIMO E GLI EFFETTI SULLA SPEDIZIONE

1. Il soccorso in ambiente acqueo: riferimenti normativi.....	»	93
2. Il presupposto dello stato di pericolo .....	»	105
3. Tipologie: soccorso obbligatorio, contrattuale, spontaneo.....	»	107
4. Le obbligazioni del soccorritore e dei soggetti destinatari dell'attività di assistenza e salvataggio .....	»	111
5. L'oggetto della prestazione di soccorso. Cenni sul diritto al compenso .....	»	113

## INDICE

6. Dovere di soccorso: poteri decisionali del comandante.....	pag.	118
6.1. <i>Segue</i> . Nelle convenzioni internazionali e nel codice della navigazione »		120
6.2. <i>Segue</i> . Criteri di imputazione della responsabilità..... »		127

### Capitolo III

#### IL RUOLO DEGLI ASSICURATORI DEL SETTORE *MARINE* NELLE IPOTESI DI PIRATERIA E DI SOCCORSO

1. Le assicurazioni nell'ambito del trasporto marittimo: le fonti .....	»	131
1.1. <i>Segue</i> . Cenni storici .....	»	139
1.2. <i>Segue</i> . La prassi e i formulari.....	»	144
2. La disciplina del contratto nelle assicurazioni contro i rischi della navigazione: i soggetti, i beni e gli interessi assicurabili .....	»	150
3. Osservazioni sul rischio e sulle relative peculiarità.....	»	157
4. Le coperture assicurative Corpo e Macchine (H&M) e le assicurazioni merci: lo scenario normativo italiano e anglosassone .....	»	163
5. Osservazioni sulla natura delle polizze « <i>Kidnap &amp; Ransom</i> » (K&R): elementi di novità e problemi di applicabilità.....	»	170
6. La copertura assicurativa <i>Protection &amp; Indemnity</i> (P&I) .....	»	185
7. Assicurabilità dei costi e delle spese conseguenti alle attività di soccorso.....	»	191

### Capitolo IV

#### ASSICURABILITÀ DEL RISCHIO: INCIDENZA SUL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

1. Pirateria marittima, rischi di guerra e terrorismo.....	»	199
2. Rischio di pirateria nelle polizze Corpi e nei formulari anglosassoni.....	»	212
3. Deviazione dalla rotta originaria: profili legittimità .....	»	217
4. Indennizzabilità dei danni da ritardo e da perdita di profitto conseguenti ad operazioni di soccorso in mare.....	»	226

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE.....	»	231
------------------------------	---	-----

BIBLIOGRAFIA .....	»	239
--------------------	---	-----

INDICE ANALITICO .....	»	279
------------------------	---	-----

## INTRODUZIONE

Il mare, dopo la fine della Guerra Fredda e con l'avvento della globalizzazione, ha assunto sempre più un ruolo chiave nelle relazioni economiche, politiche e sociali tra gli Stati poiché costituisce la principale via attraverso la quale si svolgono i traffici commerciali a livello mondiale.

Lo sfruttamento degli spazi marini, infatti, si è notevolmente evoluto: si è passati da un'iniziale azione di conquista alle recenti procedure di cooperazione e controllo che consentono agli Stati di stipulare accordi con la precipua finalità di regolare interessi comuni per favorire la sicurezza delle rotte strategicamente più importanti.

Il tema dei rischi connessi alla navigazione nel settore marittimo e le problematiche legate alla sicurezza sono stati, da sempre, oggetto di particolare attenzione da parte della Comunità internazionale e dei legislatori nazionali in ragione delle peculiarità dell'ambiente acqueo, nel quale la navigazione ed il trasporto si svolgono.

La declinazione del termine sicurezza consente di valorizzare tanto le misure volte a tutelare l'attività della navigazione marittima rispetto alle interferenze umane illecite, quanto le misure dirette a salvaguardare persone, merci e mezzi di trasporto rispetto alla pericolosità insita nell'ambiente in cui tale attività si realizza.

Il presente lavoro si propone di approfondire i profili della tutela della sicurezza della navigazione marittima, nella duplice accezione di *security* e di *safety*, attraverso l'analisi dei rischi legati alle ipotesi di pirateria e all'adempimento dell'obbligo di soccorso nonché delle relative implicazioni giuridiche sul mercato assicurativo e sul sistema dei contratti di assicurazione, con specifico riguardo alla deviazione dalla rotta originaria.

L'obiettivo perseguito, in particolare, è quello di verificare se l'aumento dei costi e delle spese a carico delle compagnie di navigazione così come il rischio insito nelle operazioni di soccorso e negli attacchi perpetrati dai pirati possano essere assicurabili e se gli assicuratori abbiano predisposto specifiche clausole contrattuali a garanzia dei soggetti coinvolti.

In tal senso, in primo luogo, occorrerà comprendere l'evoluzione del fenomeno della pirateria marittima e la sua incidenza, dapprima sulla

sicurezza della navigazione e, conseguentemente, sulle compagnie assicurative, mediante l'analisi della disciplina giuridica riservata alla fattispecie, sia nell'ambito del diritto internazionale sia nel nostro ordinamento giuridico. Ciò, nel dettaglio, sarà realizzato attraverso l'esame delle disposizioni contenute nella convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare che, nei contenuti ed in chiave definitoria, richiamano le previsioni della convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare.

Altrettanto importante, soprattutto con riferimento ai profili di repressione del fenomeno ed ai poteri esercitabili dagli Stati in materia di giurisdizione, sarà l'individuazione dei caratteri distintivi tra la nozione di pirateria marittima come delineata a livello convenzionale e la c.d. «pirateria per analogia» (*armed robbery*).

Accanto alla disciplina di diritto uniforme, costituirà, altresì, oggetto di approfondimento quella della pirateria marittima nel diritto interno, con specifico riferimento alle disposizioni elaborate dal legislatore nazionale, in seno al codice della navigazione, nel quale, al capo VI «Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico» del titolo II del libro I, sono individuate due distinte fattispecie criminose riconducibili agli articoli 1135 e 1136 c. nav.

Dal confronto tra la regolamentazione della pirateria marittima nel diritto internazionale e nel diritto interno, saranno evidenti non pochi elementi di criticità legati alla difficoltà, per l'interprete, di armonizzare, in modo perfetto, due concezioni parzialmente differenti della stessa fattispecie criminosa, sia sotto il profilo definitorio sia con riferimento all'esercizio della giurisdizione nell'ambito del regime di repressione. Non sempre, infatti, gli ordinamenti interni si sono adoperati, concretamente, per recepire ed applicare i principi convenzionali elaborati in ambito internazionale e questo ha trovato una sua giustificazione in ragioni spesso legate al bilanciamento di interessi politici diversi nei singoli Stati.

L'indagine si propone, inoltre, di esaminare anche le misure di sicurezza adottate a livello internazionale ed interno per reprimere il fenomeno della pirateria e garantire il pacifico svolgimento dei traffici marittimi. Nello specifico, il criterio utilizzato è quello di analizzare gli interventi ed i risultati realizzati attraverso le missioni navali internazionali nell'ambito delle quali sono state individuate alcune forme di autoprotezione del naviglio mercantile unitamente all'impiego di guardie armate a bordo.

Con riferimento a tale ultimo elemento, di particolare interesse ap-

pare l'iniziativa del legislatore italiano legata all'istituzione dei Nuclei Militari di Protezione (NMP), oggi sostituiti dall'impiego esclusivo di *Contractors* a difesa delle navi nazionali. Tale aspetto ha influito, considerevolmente, sul settore assicurativo che, per far fronte alle nuove esigenze di tutela del mondo dello *shipping*, ha dovuto modificare ed integrare i propri strumenti contrattuali per meglio rispondere alle richieste di maggiore sicurezza nei traffici marittimi avanzate dagli operatori del settore.

Come per la pirateria, anche per il soccorso marittimo sarà delineata la disciplina giuridica dell'istituto attraverso l'analisi dei presupposti, dell'oggetto, delle obbligazioni incombenti sul soggetto soccorritore e sui beneficiari dell'attività nonché sul diritto al compenso.

In tale ambito saranno esaminate le peculiarità legate alle problematiche concernenti il dovere di soccorso e la figura del comandante della nave, mediante l'approfondimento della regolamentazione di diritto internazionale e di diritto interno, con un *focus* sugli aspetti riconducibili alle responsabilità conseguenti all'espletamento delle attività di *Search and Rescue*.

Con riferimento al rischio, quale elemento caratterizzante i contratti e le polizze assicurative, l'analisi sarà orientata verso l'enucleazione dei principali elementi, sia storici che giuridici, dell'istituto delle assicurazioni marittime e alla verifica, nello specifico, della sussistenza delle condizioni di assicurabilità dei rischi legati alle operazioni di soccorso e alla pirateria.

Particolare attenzione sarà riservata alle clausole contrattuali inserite nelle coperture assicurative utilizzate dagli operatori del settore *Marine* e alle conseguenze che su di esse hanno avuto le misure di sicurezza adottate dalla Comunità internazionale ed i provvedimenti normativi emanati dal legislatore italiano per tutelare, in maniera più incisiva, i traffici marittimi.

La disamina, effettuata dapprima attraverso i suoi profili generali, non potrà prescindere anche da una specifica analisi del rischio pirateria all'interno delle coperture assicurative sviluppatesi nell'esperienza anglosassone che, per molti aspetti e attraverso l'uso comune di appositi formulari, è divenuta punto di riferimento per le compagnie che operano nel settore.

Gli assicuratori italiani, ad esempio, hanno adattato i principi applicati in materia assicurativa alle regole del mercato anglosassone ove vige il principio per il quale l'assicurazione marittima copre soltanto i singoli rischi nominati, i c.d. *named perils*, identificati in quei pericoli con-

seguenti alla navigazione marittima o che sono ad essi assimilati (*perils of the sea*).

Dallo studio condotto sulle diverse coperture assicurative emergerà come, nonostante gli sforzi interpretativi, sia piuttosto complesso trovare un punto d'incontro tra due sistemi – di *civil law* e *common law* – le cui polizze sono l'espressione di contesti molto diversi per ragioni storiche, giuridiche, politiche ed economiche. Gli assicuratori marittimi inglesi del settore corpi (H&M) e merci (*Cargo*), che costituiscono il punto di riferimento anche per la disciplina italiana in materia, hanno affrontato il problema dell'assicurabilità del rischio pirateria utilizzando criteri diversi. Più nello specifico, dall'esame delle clausole inserite nelle vigenti coperture assicurative, si evince che gli assicuratori H&M ricomprendono il rischio pirateria all'interno delle coperture *War Risk* mentre gli assicuratori *Cargo* lo hanno mantenuto nelle coperture previste per i rischi ordinari all'interno delle *Institute Cargo Clauses (A)*, definite *All Risks*.

Un ulteriore profilo di indagine riguarderà gli atti di pirateria perpetrati mediante il sequestro di navi o del carico ma soprattutto di equipaggi con la finalità di richiedere ed ottenere, ai fini del loro rilascio, ingenti riscatti. Al riguardo, anche in questo senso, il confronto fra i due sistemi conduce a conclusioni molto diverse: da un lato l'esborso di denaro potrebbe configurare un illecito penale poiché aggirerebbe, di fatto, la normativa sul blocco dei beni in caso di sequestro di persona, mentre negli ordinamenti di *common law* tali ipotesi possono essere oggetto di copertura assicurativa attraverso le polizze «*Kidnap and Ransom*» (K&R). Il diritto anglosassone, a differenza di quello italiano, ammette la possibilità di risarcire un armatore, anche nell'ipotesi di riscatto versato per la liberazione dell'equipaggio, oltre che per la restituzione della nave e del carico.

Oggetto di analisi sarà anche la copertura assicurativa *Protection & Indemnity* (P&I) che riveste un ruolo altrettanto importante: promossa da associazioni di armatori riuniti in *Clubs*, essa riguarda la possibilità di garantire gli associati da eventi determinanti una responsabilità civile nell'esercizio della nave e nel suo impiego commerciale. Con specifico riferimento al rischio pirateria e al soccorso essi saranno assicurabili anche nell'ambito delle coperture dei *P&I Clubs*, in particolare nei formulari di polizza che coprono i rischi ordinari non essendo da questi specificamente esclusi, a differenza di quanto accade, invece, per i rischi di guerra e per il terrorismo.

Con riferimento al soccorso, lo studio riguarderà anche le eventuali criticità e gli aspetti legati all'assicurabilità delle spese e dei costi sostenuti dalle navi impiegate in tali operazioni derivanti dalla possibilità di indennizzare gli eventuali danni da ritardo e da perdita di profitto, conseguenti alla deviazione dalla rotta originaria, per le compagnie di navigazione.

All'esito dell'indagine sull'operatività delle coperture assicurative risulterà di fondamentale importanza valutare la loro concreta applicabilità alle ipotesi di pirateria e soccorso nonché, eventualmente, la necessità di individuare nuovi strumenti giuridici a tutela delle navi e dei loro armatori da impiegare, anche in via analogica, alle richiamate fattispecie.

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
14. MARCO BADAGLIACCA  
*L'accident e la responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone*  
ISBN 979-12-5965-334-5, FORMATO 17 x 24 CM, 244 PAGINE, 25,00 EURO, 2024
15. CARMEN TELESCA  
*I rischi concernenti la sicurezza (security e safety) e la loro assicurabilità*  
ISBN 979-12-5965-371-0, FORMATO 17 x 24 CM, 296 PAGINE, 30,00 EURO, 2024