



MASSIMILIANO MUSI

**The Phenomenon of «Mass»: Is it Time to Rethink the Current Maritime Liability Regime?**

*For some years now, the maritime transport sector has been facing major changes imposed by a variety of factors, among which new technologies undoubtedly play a primary role. In particular, the introduction of autonomous navigation systems is contributing, for the first time, to shift the focus from humans to machines, even though this is a process which is not immediate and that requires medium to long-term timing. In this sort of slow, but inexorable, Copernican revolution, the limits of the current regulatory framework have started to be recognizable, especially in the area of the allocation of liability. The limits of the present regulatory framework are recognizable under national law and international uniform law, which seem to protect less the various stakeholders. Therefore, a careful rethinking of the liability regime applicable to accidents involving the so-called «Maritime Autonomous Surface Ships» is more and more urgent. Such a remodeling should not have as its purpose, at least in this phase, the complete replacement of the liability system currently in force, but rather its total updating, taking into account the delicate and peculiar features of the maritime transport market in all its aspects, and its adequacy to govern the rights and liabilities of the various players involved. In this perspective, this article offers some critical reflections on the emerging weakness of the typical maritime liability regime based on negligence and suggests some possible solutions through the use of the systems of strict liability and of liability for defective product.*

Il settore del trasporto marittimo ormai da alcuni anni sta affrontando una stagione di forti cambiamenti, dettati da una molteplicità di fattori, tra cui le nuove tecnologie assumono senz'altro un ruolo di primo piano. L'introduzione dei sistemi di navigazione autonoma, in particolare, sta contribuendo a spostare per la prima volta il punto focale dall'uomo alle macchine, per quanto si tratti di un processo non istantaneo, ma che richiede tempistiche di medio-lungo periodo. In questa sorta di lenta, ma inesorabile, rivoluzione copernicana si stanno già cominciando ad intravedere, specialmente sotto i profili dei modelli di allocazione della responsabilità, i limiti dell'attuale framework normativo, non solo a livello nazionale, ma anche a quello internazionale uniforme, che appare meno capace di rispondere in modo pieno, o quantomeno soddisfacente, alle istanze di tutela dei vari stakeholders. Risulta, pertanto, sempre più urgente la necessità di un attento ripensamento del regime di responsabilità applicabile nelle ipotesi di incidenti che vedono coinvolte le cosiddette «Maritime Autonomous Surface Ships». Tale rimodellamento non dovrebbe avere come obiettivo, almeno in questa fase, l'integrale sostituzione del sistema di responsabilità attualmente in vigore, quanto piuttosto un suo aggiornamento, che da un lato tenga conto dei delicati e peculiari equilibri che informano il mercato del trasporto marittimo in tutti i suoi aspetti, e dall'altro sia idoneo a regolare compiutamente diritti e responsabilità dei vari attori in gioco. In tale prospettiva, nel presente scritto ci si propone di offrire alcuni spunti critici di riflessione concernenti gli emergenti aspetti di debolezza del regime di responsabilità tipicamente marittimo, basato sulla colpa, e di suggerire alcune possibili soluzioni, mediante il ricorso ai sistemi di responsabilità oggettiva e da prodotto difettoso.