

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Neil Smith, Massimo Nicola Spadoni*

A cura di: *Cristina Castellini, Responsabile Trasporti e Aeronautica - ANIA Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici*



SOMMARIO

aprile 2016 - N. 2 anno VI

Marine

- Quale futuro per le navi Panamax? 3
di *Paolo Lovatti*
- An overview on the Superyacht market 8
by *Pierluigi Portalupi*

Aviation

- La nuova strategia per l'aviazione europea 10
di *Doriano Ricciutelli*
- L'assicurazione da prodotto nel settore aviation e la nozione di "difettosità" dello stesso alla luce della più recente giurisprudenza europea 16
di *Anna Masutti*

Transport

- Trasporto internazionale su strada: nuove norme sulla compilazione dei documenti di trasporto e sugli obblighi di esibizione in fase di controllo 27
di *Isabella Colucci*



aprile 2016 - numero 2 p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Dal 12 al 16 giugno 2016 si terrà a Charleston (South Carolina) l'Annual General Meeting (AGM) dell'International Union of Aerospace Insurers.

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

The idea is to supply and update our associates with the latest legislative juridical developments at a national and European level. Our aim is to present the information in a way that is easy to access and use. We believe that this newsletter will fill an important gap due to the fact that most journals and legal reviews are often complex and it takes a lot of time to find the information required by insurance staff.

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.



QUALE FUTURO PER LE NAVI PANAMAX?

Paolo Lovatti
Consulente Marine - Direzione Danni Aziende
Gruppo Helvetia Italia



Nuovi scenari si stanno proponendo nel mondo armatoriale. Con la consegna della seconda nave portacontainer *Panamax* oggetto di lavori di allargamento, si apre una nuova era per gli armatori che intendono sfruttare al meglio le capacità di trasporto di questa classe di navi.

La prima nave sottoposta a questi lavori è stata la *MSC Geneva* con un aumento di capacità di carico del 30%, che è così passata da 4.800 a 6.300 teu. Il costo complessivo del progetto è stato di US\$ 10.000.000 per un periodo di lavori di 4 mesi e con un valore di mercato passato indicativamente da US\$ 18.000.000 a US\$ 35.000.000.

Si stima che i lavori di allargamento possano avere una ragionevolezza economica solo nel caso in cui sia prevedibile un utilizzo della nave almeno per altri 10 anni. Le prime navi candidate alla trasformazione potranno essere quelle uscite dai cantieri di costruzione dopo il 2005 ma ciò dipenderà dalle scelte dei singoli armatori.

Con la sigla Panamax sono indicate le navi di dimensioni tali da permettere il loro passaggio nell'attuale canale di Panama. In pratica con misure massime di 294 m. di lunghezza, 32,3 m. di larghezza e 12,04 m. di pescaggio.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Queste navi che per oltre 30 anni hanno rappresentato la spina dorsale dell'armamento mondiale, con capacità di carico sino a 5.000 teu, oggi sono da considerare navi di portata media rispetto ai nuovi colossi che hanno preso servizio in questi ultimi anni.

● L'aumento dei prezzi del petrolio heavy fuel che a partire dal 2008 è passato da 250 US\$ per tonnellata a oltre 600 US\$, ha indotto noleggiatori e armatori a individuare nuovi approcci nella gestione di questa classe di navi. I due obiettivi principali che si è inteso conseguire sono stati la riduzione dei consumi con la diminuzione delle velocità di crociera e, parallelamente, l'incremento di economie di scala con l'ampliamento della loro capacità di carico.

● Certo è che con le nuove prospettive del prezzo del petrolio in calo ulteriori fattori di costi dovranno essere considerati.

● Il mercato dell'armamento è in continua e profonda evoluzione. Se una delle caratteristiche nella classe Panamax era la velocità di servizio sino a 25 nodi, questa peculiarità è stata via via oggetto di attenzione in relazione ai consumi elevati di carburante richiesti. La possibilità di intervenire con l'allungamento dello scafo è stata la prima soluzione individuata al fine di migliorarne la portata. Con l'esperienza ci si è accorti che questa non era la soluzione ottimale in quanto la stabilità della nave, per problemi connessi al ballast, non ne usciva migliorata.

● Un altro fattore importante è che la nave deve essere materialmente tagliata nel punto del momento di flessione massima e pertanto di stress più elevato, con la conseguente necessità di importanti interventi di risaldatura. Un ulteriore aspetto operativo negativo, che può coinvolgere il pieno utilizzo di queste navi allungate, riguarda la possibilità di attracco in alcuni porti dell'Africa dove è permesso l'accesso solo sino a determinate lunghezze.

● Il concetto di allargare una nave portacontainer di classe Panamax si prefigge tre principali scopi:

- un aumento della capacità di carico
- una stabilità trasversale più elevata, con la riduzione fra l'altro dell'acqua di zavorra
- una riduzione della velocità dovuta al maggior dislocamento senza modifica dei motori, con il conseguente contenimento delle emissioni nocive per l'ambiente.



Da ciò deriva un importante miglioramento dell'IMO Energy Efficiency Design Index, con cui si stabiliscono nuove norme tecniche per migliorare l'efficienza di alcune categorie di navi. Si tratta, a tutti gli effetti, della prima misura obbligatoria istituita a livello mondiale per ridurre il limite delle emissioni di carbonio legate al trasporto navale, la cui piena applicazione dovrebbe assicurare al comparto un taglio della CO2, rispetto al *business as usual*, pari al 25-30% entro il 2030.

Una nave Panamax potrà pertanto essere allargata da 32,2 m. a circa 40,0 m. e ciò porterà alla conseguente modifica degli altri parametri. Un esempio:

Caratteristiche	Nave originaria	Nave dopo la conversione
Lunghezza	275,0 m.	283,0 m.
Larghezza	32,0 m.	39,7 m.
Pescaggio	12,0 m.	12,2 m.
Tonnellaggio	52.095,0 t	68.000,0 t
Velocità	24,0 nodi	22,0 nodi
Capacità (nominale)	4.872 TEU	6.150 TEU
Capacità (14t hom.)	3.105 TEU	4.945 TEU

I cantieri coinvolti in questi lavori di allargamento stanno utilizzando tipologie di intervento sostanzialmente identiche ma con specificità che sarebbe troppo lungo affrontare in questo articolo. Nell'esempio suindicato è stato previsto un allargamento per aggiungere tre container per ciascuna fila. Ciascun armatore, in base alle proprie necessità e caso per caso, potrà decidere per un allargamento da una a quattro file.

Resta il fatto che i lavori dovranno essere considerati come "major conversion" in termini di classificazione della nave. In considerazione di ciò tutte le regole in termini di classificazione e bandiera, valide al momento dell'inizio dei lavori di allargamento, per quanto possibile dovranno essere mantenute. Sin dalla fase di stesura del contratto, sarà importante il confronto con questi enti, al fine di determinare quali siano le regole che devono essere assolutamente seguite e mantenute e se nel contesto della conversione vi sono aree della nave che hanno la necessità di avere standard di sicurezza differenti da quelli esistenti.



- L'IMO (International Maritime Organization) in mancanza di regole specifiche relative all'allargamento delle navi, ha chiarito che la base di partenza da tenere in considerazione in tutte le fasi dei lavori di trasformazione dovranno essere le linee guida obbligatorie già previste per la conversione dei tanker da singolo a doppio scafo.
- Occorre inoltre aggiungere che l'allargamento delle Panamax potrebbe essere una delle ultime opportunità di sopravvivenza per questa classe di navi, in quanto viene stimato che in pochi anni esse potrebbero scomparire dalle principali rotte percorse dalle navi portacontainer, non appena sarà completato ed entrerà in funzione il progetto di espansione del canale di Panama. Ciò non significherà una loro scomparsa immediata e assoluta, in quanto esse potranno continuare ad essere utilizzate su rotte determinate e in relazione a specifiche catene logistiche.
- Il 2010 è stato l'ultimo anno in cui i cantieri mondiali hanno provveduto alla consegna di navi Panamax e ciò conferma il mancato ulteriore interesse da parte di armatori e noleggiatori per questa classe.
- Per comprendere questa nave occorre fare riferimento alla data del progetto finale dell'ampliamento del canale di Panama del 2007 con l'avvio dei lavori nel 2009. Con l'entrata in servizio fra pochi mesi delle nuove chiuse, saranno ammesse al passaggio navi lunghe 366 metri e larghe fino a 55 e con un pescaggio di 18,3 metri.
- Potrebbe non sembrare una grande differenza. Nella realtà vorrà dire passare, per esempio, a portacontainer con portata fino a 14.000 teu.
- Quotidianamente il canale di Panama viene attraversato da 38-42 navi a seconda dei periodi; la "terza corsia" farà passare altre 10-14 navi al giorno, di dimensioni maggiori rispetto a quelle attuali che continueranno a transitare dalle vecchie chiuse.
- In sintesi i fattori che concorrono a questa uscita della classe Panamax dal mercato sono:
 - la ridotta efficienza tecnica sempre più evidenziata dal confronto con navi di lunghezza simile ma di capacità superiore
 - la necessità di zavorra maggiore tenuto conto della loro sezione molto stretta studiata per il passaggio di Panama dove fra l'altro è anche richiesta una stabilità ancora superiore rispetto alla navigazione normale.



aprile 2016 - numero 2 p. 7

- consumi più elevati di carburante con conseguente emissione nell'atmosfera di maggiori quantità di CO2
- la prossima apertura dell'ampliamento del canale di Panama che permetterà l'utilizzo di un maggior numero di navi in rotte *round trip* con conseguenti risparmi gestionali per armatori e noleggiatori.

Sempre da un punto di vista ambientale, è stato valutato che la conversione per l'allargamento di una nave Panamax sarà meno dispendiosa rispetto al suo disarmo, rottamazione e costruzione di una nave in sua sostituzione.

Con altri interventi parziali, durante i lavori di allargamento, quali l'installazione di un nuovo bulbo di prua per ridurre la resistenza nell'avanzamento o la sostituzione delle eliche sarà possibile ipotizzare per queste navi un'ulteriore migliore efficienza energetica anche rispetto a navi Postpanamax della stessa misura.





A N OVERVIEW ON THE SUPERYACHT MARKET



*Pierluigi Portalupi
AXA Corporate Solutions
Head of Yachting Global*

Foreword: state of the super yacht market:

Between 2006 and 2015 we have seen some 1,149 units delivered, suggesting an average performance of the sector at 115 units per annum. We can see that in the past five years the market has not achieved this level, concluding a weak year with only 86 units delivered in 2015.

This compares to an order inventory of 220-plus units, with approximately 60 per cent due for delivery in 2016, so perhaps we will witness a stronger year for the segment.

The concern is that many of the 2016 deliveries were in fact scheduled for 2015 and were perhaps delayed due to dealer postponements or shifts in market forces in the smaller superyacht sector.

It is fair to state that this sector is dominated by a handful of industrial businesses that will always keep producing, but it is a market that is hard to survive in, with only one or two units per annum the reality for most.

It's going to be an interesting few years ahead.

We may see a spike in 2016, but this may be a wash-out of the lagging order count.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The good news is that the market saw an increase in new orders in 2015. In addition to the 126 active yards recorded in the Global Order Book (GOB), with 424 yachts in build, there are several dormant yards that have a significant number of projects that were started several years ago and are sitting as a shell in a commercial yard. Therefore, it is clear that we are seeing a maturing market, with 25 or so stable players and another 100 yards that are occasional builders that will deliver one or two yachts every few years.

From a geographical point of view the yards are well spread, with historical heavyweights in Europe and America, Turkey becoming an ever more dominant force, and emerging players coming from Middle East and Asia. In terms of yachts in build, Italy owns a vast chunk of the market with 38 active yards and 177 yachts in build for 2015. Italy's performance accounts for 41.7 per cent of the Global Order Book, the next closest country being the Netherlands with 13.7 per cent. Germany accounts for 3.3 per cent of the GOB by units, but with a massive average LOA of 99.2m for 2015 and 82.9m for the five year period it is still responsible for a lot of the world's superyacht meterage.

The UK's position as a serious superyacht player is almost entirely based on Sunseeker's, and more recently Princess', semi-custom series build methodology. Asia is made up of a broad geographic area that takes in 14 countries or regions, including China, Russia and Taiwan. With such a vast reach, Asia's figures on deliveries and yachts in build are certainly notable.

From an Insurance perspective at the IUMI Hamburg Spring Meeting 2016 the feeling is that the UK yachting business is relatively stable, for the bigger yachts the market is more international and the London market is quite active there. 2014, like 2012 and 2013, was a good year, with a positive result.

In France the number of insurers is decreasing due to the slow market circumstances, premium income increased more or less with inflation. Results are under pressure due to plenty of capacity, especially from London Market.

In Italy total market premium 2015 income dropped, technical profit remain thin while pricing level may appear insufficient. Despite the challenging yachting market contest, the expectations from the Shipyards and Super Yacht segment are optimistic.



L A NUOVA STRATEGIA PER L'AVIAZIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



- L'8 dicembre 2015, la Commissione europea ha presentato l'atteso documento COM (2015) 598 che introduce "Una strategia per l'aviazione in Europa" facente parte del pacchetto di iniziative incluse nel Programma di lavoro per il 2015, titolato "Un nuovo inizio", (COM(2014) 910 final del 16 dicembre 2014).
- Come è stato ben rimarcato dallo stesso Commissario europeo per i Trasporti (*speech* del 9 dicembre 2015), l'atto in esame mira a focalizzare le priorità essenziali dell'Unione, ovvero sia il rafforzamento del settore industriale, il mantenimento di un elevato standard di sicurezza "inteso anche come *security*", la protezione dei diritti dei passeggeri e la promozione dell'innovazione con riferimento alla scelta dell'"energia resiliente". Ci sembra sufficientemente evidente dalla connotazione degli obiettivi in agenda che, considerata l'attuale consistenza del traffico aereo (27 mila voli giornalieri corrispondenti al 27% della movimentazione mondiale) e visto il cospicuo contributo dell'aviazione al PIL dell'UE (pari a 510 miliardi di Euro), una accorta strategia può infatti consentire il raggiungimento della necessaria espansione del *business* nell'intero comparto avionico, congiuntamente all'incremento dell'occupazione e della mobilità lavorativa tra i paesi membri.
- Rimane agevole osservare che l'accesso nel campo internazionale dell'aviazione civile europea, in linea peraltro con una innegabile ed ambiziosa *policy* rivolta ai "mercati di crescita" (da tempo avviata soprattutto con Stati del Nord America), si concretizzerà attraverso accordi bilaterali sulla sicurezza aerea con interlocutori maggiormente impegnati nella costruzione di aeromobili, quali i paesi della regione dell'Asia Pacifica (Cina, Asean-Association of Southeast Asian Nations).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Nel quadro di dette trattative dovrebbe essere affrontata la *vexata questio* delle “pratiche commerciali sleali” al precipuo scopo di assicurare una concorrenza sostenibile e, in merito, va detto che la Commissione sta intanto valutando di avanzare, nel corso del corrente anno, nuove proposte che possano sopperire alle lacune presenti nella formulazione del regolamento (CE) 868/2004 regolante la materia.

● Non può sfuggire il fatto che la “posizione di avanguardia” cui, *à juste titre*, aspira l’Unione nel contesto mondiale, potrebbe essere minata da un rallentamento delle fasi attuative del “Cielo Unico Europeo”(SES 2+), derivato in larga misura dalla mancata massimizzazione del livello di cooperazione tra i fornitori di servizi nazionali di navigazione aerea e, al riguardo, la Commissione ha esortato il Parlamento europeo e il Consiglio di ultimare con sollecitudine i progetti connessi alla predetta iniziativa.

● Di recente, è stato pubblicato il rapporto sui progressi di implementazione delle singole progettualità concernenti il pacchetto SES 2+, che costituisce un aggiornamento dei precedenti regolamenti SES elaborato dalla Commissione nel giugno 2013 (COM (2013)410) sul quale - è doveroso specificare - il Parlamento europeo ha espresso la rispettiva posizione (in prima lettura) nel marzo 2014 e il Consiglio ha adottato un orientamento generale nel dicembre 2014, mentre si attende, giustappunto, la discussione in seno al trilogò delle sei proposte normative di cui trattasi ⁽¹⁾.

● Ma non è tutto qui. La questione basilare sui contingenti limiti allo sviluppo economico del settore in argomento comprende di certo la “crisi di capacità” degli aeroporti comunitari (almeno “24 in 21 città”) che, secondo le valutazioni di Eurocontrol, nel 2035 non potranno far fronte al preventivato impatto di 14,4 milioni di voli (il 50% in più rispetto ai dati del 2012).

● Inoltre, risulta ovviamente necessaria in Europa una pianificazione strategica “anticipata” che comprenda azioni di ampio respiro nei confronti dei principali *hub*, l’adozione del regolamento (rivisitato) sulle bande orarie, provvedimenti sulla attività di decongestione aeroportuale, non disgiunta dalla minimizzazione dell’esposizione al rumore prodotto dagli aerei (si veda MAT, luglio 2014, N.3).

● (1) SES: COM(1999) 614 definitivo del 6.12.1999; SESII: regolamento (CE) n. 1070/2009 del 21.10.2009; si veda anche MAT, ottobre 2014, N.4.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Preliminare alla soluzione dei suddetti problemi sta, infine, la finalizzazione delle proposte nell'ambito del processo legislativo in atto sulla riforma del regolamento (CE) 261/2004, riguardante la protezione dei diritti dei passeggeri che rappresentano un dato paradigmatico del progetto volto ad ottimizzare il trasporto aereo, segnatamente le situazioni di "negato imbarco", di "cancellazione del volo" e di "ritardo prolungato" (si veda anche MAT, gennaio 2014, N.1).

In occasione delle sessioni del 10 e 11 dicembre 2015 del Consiglio dell'Unione Europea (TTE), nel novero degli argomenti di sostanziale partecipazione da parte dei rappresentanti ministeriali, emerge la proposta di revisione della regolamentazione di *safety* tesa ad arricchire l'*acquis* unionale con nuove norme sull'impiego e sullo sfruttamento potenziale dei droni ad uso civile, rispetto alle quali la "Dichiarazione di Riga" del marzo 2015 rappresenta un fondamentale *humus* legislativo per i prossimi lavori preparatori della Commissione⁽²⁾.

Si noti che l'"action plan", allegato alla "Strategia" di cui ci occupiamo, contiene nel *framework delle* iniziative di esclusiva competenza della Commissione anche la rivisitazione del regolamento (CE) n. 216/2008 (recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e istitutiva dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea) prevedendo specifiche disposizioni proprio sui droni, con l'obiettivo di garantire, *in primis*, una interazione "sicura" di tutti gli utenti dello spazio aereo.

Muovendo lo sguardo sulle tematiche e di sicurezza tuttora aperte nella strategia, ci accorgiamo del saggio monito della Commissione che sollecita i legislatori a perseguire ogni utile iniziativa basata, nella sostanza, sui livelli di rischio attesa un minaccia terroristica ancora relativamente alta - e gli attacchi all'aeroporto di Zaventem del 22 marzo 2016 ne sono, *hélas*, una tragica conferma⁽³⁾.

Quanto agli aspetti correlati alla *safety* si suggerisce - testualmente - un "quadro per la messa in comune" e la condivisione delle risorse tecnolo -

(2) Si vedano gli approfondimenti sul tema in MAT, gennaio 2015, N1 e Dossier in Commission en direct (28 febbraio 2016).

(3) Si veda MAT gennaio 2016 (pag.17) ove si è trattato della attuale opportunità di attenzionare i *soft target*, come le aree pubbliche aeroportuali (*e.g.* zona arrivi e partenze).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

gicamente più avanzate tra gli Stati membri e l'EASA cui peraltro potrebbero trasferirsi, su base volontaria da parte dei singoli paesi, la responsabilità per l'attuazione delle norme europee, con l'ambizioso intendimento persino di costituire, nel lungo termine, una unica autorità europea per la sicurezza aerea.

Si aggiunga che la Strategia appare riconoscere precisi margini di miglioramento degli standard di sicurezza dei vettori aerei operanti in Europa, intervenendo sul gruppo delle disposizioni in vigore regolanti l'imposizione dei divieti operativi e alle inchieste sugli incidenti aerei, rispettivamente, regolamento (CE) n.2011/2005 e regolamento (CE) N.996/2010, (si veda MAT luglio 2015, N. 3).

Orbene, pur non rilevando alcun intervento fissato nella *road-map* del succitato piano d'azione, la Commissione reputa comunque necessario attenzionare la security aerea nel suo complesso seguendo un procedimento che definirei a doppio binario.

Difatti, se per un verso - e ne è alquanto ovvia l'esigenza - la strategia prescelta dalla Commissione tende a efficacizzare il sistema per prevenire atti di interferenza illecita nei confronti del trasporto aereo, per altro verso, la stessa punta ad applicare metodologie operative che consentano di facilitare il traffico, tramite l'utilizzazione di apparecchiature di ultima generazione e capaci di minimizzare i potenziali disagi per i passeggeri.

A ben vedere, un siffatto approccio di mitigazione dell'impatto causato dall'applicazione delle misure di security per soddisfare al meglio le esigenze della collettività appartiene allo schema dello "Stockholm programme - An open and secure Europe serving and protecting citizens" (2010/C 115/01) - realizzabile soltanto mediante la più stretta collaborazione tra autorità nazionali e operatori di settore.

Sullo specifico terreno delle agevolazioni aeroportuali, è assolutamente condivisibile una riflessione sul vigente sistema di controllo della sicurezza unico (*one - stop security*) (contenuto nel regolamento di esecuzione (UE) N. 1998 del 5 novembre 2015), che permette al passeggero di essere sottoposto ai pertinenti *check* esclusivamente nello scalo originante, evitando ripetizioni degli stessi nelle successive aerostazioni di eventuale transito.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In proposito, l'Unione dovrà proseguire lungo il percorso già tracciato sulla reciproca omologazione del grado di security avviando nel biennio 2016-2017 nuovi dialoghi tesi ad ampliare la "dimensione internazionale" del suddetto *regime* con i principali partner commerciali dell'aviazione globale.

Emerge in materia di sicurezza, altresì, un importante elemento di preoccupazione nella vulnerabilità del sistema avionico in quanto esposto ai pericoli e alle insidie derivanti da aggressioni informatiche, rese oltremodo di semplice fattibilità in un "*environment*" avionico sempre più digitalizzato.

In tale contesto, l'EASA dovrà essere pronta a rivestire - su *input* della Commissione - un ruolo di centralità, provvedendo, nei limiti previsti nel progetto di direttiva sulla sicurezza delle reti dell'informazione (COM (2013) 48), a potenziare le capacità di risposta alle emergenze legate agli attacchi informatici che, come postulato nella nuova agenda europea per la sicurezza, costituisce un obiettivo focale che richiede immediate azioni di contrasto.

Su tale fronte giova di certo rammentare che la lotta agli illeciti penali di *cybercrime*, perpetrati dalle organizzazioni criminali (OCG's), rientra fra le attività principali del progetto EMPACT (European Multidisciplinary Platform against Criminal Threats) che costituisce il terzo *step* dello EU Policy Cycle dell'Agenzia Europol riferito al periodo 2014-2017.

Del resto allargando la panoramica verso questa direzione sui futuri appuntamenti dell'Unione Europea, è facile riscontrare che nel documento sulla riforma della strategia della sicurezza interna (2015-2020)(doc. 9798/15), formante oggetto di dibattito dei ministri dell'Interno durante l'incontro del Consiglio GAI del 4 dicembre 2015 (doc. 14937/15), si sostiene con forza la determinazione di migliorare i predetti sistemi di *cybersecurity* dell'aviazione civile rinforzando la politica criminale contro i reati informatici.

Last but not least, l'innovazione dell'aviazione civile rappresenta il motore su cui si concentra maggiormente l'interesse della Commissione che dovrebbe spingere il "partenariato pubblico privato" ad investire nelle tecnologie connesse ai processi di digitalizzazione, nell'industria dell'informazione e nella ricerca aeronautica, allo scopo di agevolare le imprese a rimanere competitive, migliorandone la *performance*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul versante del dibattito interno concernente le problematiche sin qui descritte, l'8^a Commissione permanente del Senato - resoconto n. 213 del 16 febbraio 2016 - ha promosso le iniziative orientate alla liberalizzazione del mercato e alla negoziazione incentrata sulla normativa del Cielo Unico Europeo, esprimendo un parere sullo schema di proposta di regolamento COM(2015) 613 definitivo, recante norme del summenzionato riordino dell'EASA.

Vale la pena dare un cenno dell'European Aviation Summit, organizzato il 21 gennaio 2016 dalla Presidenza di turno dei Paesi Bassi, con la partecipazione dei ministri dei Trasporti, la rappresentanza del Parlamento europeo e della Commissione, dei CEO's del settore aeronautico e dell'industria, che ha costituito una straordinaria piattaforma di dibattito d'alto livello sui temi salienti della strategia per un fruttuoso confronto dei diversi interessi in campo.

Alla stregua di tali premesse rileviamo, conclusivamente, che nel Programma di lavoro per il 2016 del 27 ottobre 2015, intitolato "È il momento di andare oltre l'ordinaria amministrazione", si prevede che la Commissione abbia inteso procedere all'esame di un numero ristretto di settori su cui proiettare un maggiore coinvolgimento nelle scelte di *governance*, da selezionarsi "in virtù del loro potenziale di crescita", tra i quali il settore del trasporto aereo rappresenta una indiscussa eccellenza come volano della ripresa economica europea.





L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO NEL SETTORE AVIATION E LA NOZIONE DI 'DIFETTOSITÀ' DELLO STESSO ALLA LUCE DELLA PIÙ RECENTE GIURISPRUDENZA EUROPEA

Anna Masutti
Professore Università di Bologna
Partner Ls Lexjus Sinacta



Premessa

Il trasporto aereo viene considerato uno dei modi più sicuri di viaggiare, grazie all'evoluzione tecnologica applicata al settore che ha reso gli aeromobili e l'intero sistema del trasporto aereo sempre più affidabili.

Tuttavia, è proprio l'evoluzione tecnologica che sembra rappresentare un "fattore di rischio" per l'industria aeronautica e i suoi assicuratori, dato che le questioni legate alla difettosità di un prodotto o di un apparato tecnologico assumono progressivamente maggiore importanza, come testimonia una recente pronuncia della Corte di cassazione spagnola ⁽¹⁾, sulla quale torneremo in seguito, dove è stata riconosciuta la responsabilità del produttore di un apparato elettronico installato su entrambi gli aeromobili coinvolti nell'incidente di Überlingen, dove persero la vita 71 passeggeri

Le polizze italiane a copertura della responsabilità per danno da prodotto nel settore aeronautico traggono origine dalle polizze standardizzate inglesi ed americane frutto, queste ultime, di un'evoluzione consolidata della prassi del settore.

(1) Tribunal Supremo, Sala del lo Civil, sentencía n. 649/ 2014, 13 gennaio 2015.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In particolare, le assicurazioni italiane fanno riferimento ai modelli contrattuali inglesi - noti con l'acronimo AVN⁽²⁾ (*Aviation*) - nonché agli equivalenti standard americani ABC (*Aircraft Builders Council Inc.*) e in aderenza a tali modelli prevedono due distinte tipologie di copertura: quella per la responsabilità da prodotto difettoso in senso stretto (*product liability*) e quella da interruzione dell'attività (*grounding*).

La polizza ABC, ad esempio, obbliga l'assicuratore "*To pay on behalf of the Insured all sums which the Insured shall become legally obligated to pay as damages because of personal injury, sickness or disease, including death at any time resulting therefrom sustained by any person (herein referred to as "Personal Injury") and because of injury to or destruction of property including the loss of use thereof (herein referred to as "Property Damage"), caused by an Occurrence arising out of the Products Hazard*"⁽³⁾.

La stessa polizza, inoltre, nella sezione dedicata alla *grounding liability* stabilisce che l'assicuratore è tenuto a "*pay on behalf of the Insured all sums which the Insured shall become legally obligated to pay as damages for the loss of use of completed aircraft occurring after delivery to and acceptance by a purchaser or purchasers or operator or operators of such aircraft for flight operations, and caused by a Grounding following an Occurrence arising out of the Products Hazard*"⁽⁴⁾.

Come si vede, la natura della copertura in esame non parrebbe discostarsi da quella delle polizze *product liability* utilizzate per prodotti diversi da quelli del settore *aviation*.

Tuttavia, le polizze del settore *aviation*, ispirandosi ai modelli inglesi ed americani, sono caratterizzate dalla presenza di ampie clausole di esclusione della copertura assicurativa, con la finalità di circoscrivere l'esposizione al rischio dell'assicuratore.

Ancorché il rinvio ai predetti modelli sia costante, anche l'Italia ha elaborato proprie condizioni per le assicurazioni della responsabilità civile prodotti aeronautici e *grounding*.

(2) Recentemente (nell'agosto 2014), il London Aircraft Insurance Policy Form AVN1C - da decenni riferimento in materia - è stato aggiornato, assumendo la nuova denominazione AVN1D.

(3) ABC - PRODUCTS LIABILITY POLICY, Coverage A.

(4) ABC - PRODUCTS LIABILITY POLICY, Coverage B.



La definizione di prodotto aeronautico

La responsabilità dell'assicurato sorge dalla messa in circolazione dei beni dallo stesso fabbricati, venduti, gestiti, mantenuti o distribuiti. Per tale ragione assume particolare rilevanza la descrizione in polizza del termine 'prodotto aeronautico'.

I capitoli in uso sul mercato italiano dopo aver precisato che per aeromobile si intende la macchina destinata al trasporto aereo di persone o cose come definita dalle norme vigenti⁽⁵⁾, stabiliscono, in genere, che per prodotto aeronautico deve intendersi *"l'aeromobile finito, i singoli componenti dello stesso nonché in genere tutto quanto viene impiegato in relazione al suo funzionamento o utilizzo a terra ed in volo. Non sono pertanto considerati prodotti aeronautici i missili, i satelliti, i veicoli spaziali, i relativi equipaggiamenti ed in genere tutto quanto viene impiegato in relazione al loro funzionamento ed utilizzo a terra e nello spazio"*.

Il prodotto aeronautico militare, definito come *"il prodotto aeronautico di proprietà delle o in uso e/o dotazione alle forze armate"*, è parimenti escluso dalla copertura assicurativa. Come si vede, in generale le polizze italiane tendono ad escludere dall'ambito della definizione di prodotto aeronautico i prodotti utilizzati per l'attività spaziale.

Non così, invece, nel modello anglosassone, dove addirittura la definizione di *aircraft* appare tanto ampia da includere anche tutti i prodotti utilizzati per tale attività.

L'AVN 98, dopo aver stabilito che per aircraft si intende *"aircraft and shall be deemed to include Missiles, air cushion vehicles/hovercraft, lighter-than-air aircraft and helicopters"* intende per *aviation product*

(5) Va ricordato che la nuova definizione di aeromobile contenuta nel Codice della navigazione all'art. 743, come emendato dai d.lg. 2005/96 e 2006/151, precisa che *"Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice"*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

“a completed Aircraft or Space Vehicle or Satellite and any article forming part thereof, or supplied for installation in, or for use in connection with, or for spare parts for, an Aircraft or Space Vehicle or Satellite including ground handling tools and equipment and also means training aids, instructions, manuals, blueprints, engineering or other data or any article in respect of which engineering or other advice and services and labour have been given or supplied by the Insured in connection with an Aircraft or Space Vehicle or Satellite”.

Non diversamente dall’approccio inglese, il modello americano di polizza ABC ricorre anch’esso ad una definizione particolarmente ampia, tale da includere i prodotti utilizzati per le attività spaziali nonché le attività e i servizi che ad un primo sguardo parrebbero estranei ad una tale definizione.

Come premesso, a maggior chiarimento di quanto detto, il formulario americano contiene un’estensione di tale definizione suscettibile di comprendere anche le seguenti attività e servizi correlati al prodotto nonché la *documentazione* ed i *manuali* a corredo di tali beni: “Aircraft Products’ also means training aids, instruction, manuals, blueprints, engineering or other data, and/or any article in respect of which engineering or other advice and/or services and/or labor have been given or supplied by the Insured or the Insured’s predecessors in business relating to such aircraft or Missile or spacecraft or satellite or spaceship or Launch Vehicle and any ground support or control equipment used therewith”.

È proprio in ragione della complessità della delimitazione del termine e, di conseguenza, della potenziale ampiezza degli obblighi indennitari degli assicuratori, che questi ultimi sono soliti richiedere informazioni dettagliate sul produttore, sul settore produttivo, sulla natura del prodotto, sulla relativa certificazione cui è assoggettato, sull’uso che dello stesso verrà fatto (ad esempio, se civile o militare), sui rischi cui l’utilizzatore è esposto, nonché sulle garanzie offerte agli acquirenti (attraverso, ad es., una «*Application for aircraft products liability insurance*» come stabilito dall’ABC) che richiede le anzidette informazioni con l’obiettivo di far conoscere all’assicuratore la propria esposizione al rischio, analogamente alle polizze italiane che presentano tuttavia dei *form* più sintetici, con pochi quesiti sottoposti all’assicurato prima della sua sottoscrizione, le cui risposte, una volta concluso il contratto, formeranno parte integrante dello stesso.



● Gli stessi obblighi informativi sorgono anche nel caso in cui il produttore metta in commercio un nuovo tipo di prodotto o modifichi la composizione o destinazione di uno preesistente. L'assicuratore sarà poi libero, generalmente entro un termine di 30 giorni, di accettare o meno i nuovi rischi, precisando in caso affermativo le condizioni di garanzia e di premio.

● I difetti suscettibili di far sorgere la responsabilità alla cui copertura sono destinate le polizze sopra descritte attengono alle fasi della progettazione, produzione e documentazione del prodotto.

● I difetti di progettazione sono ravvisabili nelle carenze del progetto originario ed eventualmente dei progetti successivi destinati a migliorarlo, nella sua non conformità alle norme applicabili o agli standard tecnici o alle certificazioni emesse dalle autorità di aviazione civile (ad es. dall'EASA e dalla FAA) per il suo utilizzo. Con riferimento a tale tipologia di difetti assume rilevanza la prevedibilità del rischio ed in particolare se al tempo della produzione esisteva un progetto alternativo suscettibile di garantire un più elevato grado di sicurezza.

● I difetti di produzione, invece, attengono alla tecnologia utilizzata nel corso della fabbricazione del prodotto così come ai materiali impiegati.

● Il difetto, inoltre, può riguardare la documentazione che accompagna un prodotto ed in particolare l'adeguatezza delle istruzioni d'uso, delle prescrizioni e delle avvertenze relative al suo impiego.

● La definizione di grounding

● Una ulteriore fattispecie di responsabilità coperta dall'assicurazione in esame è relativa al c.d. *grounding*. Con questo termine si suole far riferimento all'interruzione totale e continuativa dell'attività di volo di uno o più aeromobili, decisa nell'interesse della sicurezza dalle competenti autorità aeronautiche, che può accompagnarsi alla sospensione o al ritiro del certificato di navigabilità per difettosità del prodotto.

● Le compagnie aeree sviluppano programmi finalizzati al massimo sfruttamento della propria flotta con positive ripercussioni sull'industria manifatturiera, dato che in questo modo essa non si vedrà rimproverare dai primi eventuali difetti di produzione che ne ostacolano l'impiego. Conseguentemente, solamente ragioni legate alla sicurezza possono indurre le compagnie aeree a lasciare a terra i propri aeromobili.



Al fine di proteggere il produttore dalle conseguenze di un reclamo del vettore che subisce un tale provvedimento, il mercato assicurativo ha elaborato la tipologia di copertura in esame denominata *grounding liability policy*.

Affinché possa operare la copertura in esame, assume rilevanza il fatto che l'ordine di lasciare a terra un aeromobile non venga stabilito volontariamente ma sia la conseguenza di un preciso ordine delle autorità competenti e non una tardiva messa a disposizione dell'aeromobile o suoi componenti, tale da non consentire al vettore l'utilizzo nei tempi prestabiliti. La copertura opera quando tale ordine proviene dalle autorità di aviazione civile e consegue naturalmente ad un difetto o dal fondato timore che esso sussista e sia suscettibile di pregiudicare la sicurezza.

Il mercato anglosassone offre una definizione piuttosto ampia della copertura *grounding* e il mercato italiano, con una formulazione non troppo dissimile da quella poc'anzi richiamata, specifica che tale copertura impegna l'assicuratore "a tenere indenne l'Assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile, ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi, spese) di danni involontariamente cagionati a terzi, proprietari e/o esercenti di aeromobili finiti, derivanti da perdita d'uso conseguente a «grounding» degli aeromobili stessi dopo la loro messa in circolazione o consegna e per i quali l'Assicurato rivesta la qualifica di produttore. (...)". In modo sostanzialmente identico si esprimono sul punto anche le polizze standard AVN e ABC.

Ovviamente, ai fini dell'operatività della copertura assicurativa qui analizzata, il provvedimento di *grounding* dovrà far seguito ad un sinistro risarcibile a termini di polizza.

Nella prassi assicurativa, inoltre, rappresentano ulteriori condizioni di operatività la presenza dei difetti accertati o presunti in almeno due aeromobili e l'adozione di un provvedimento da parte dell'Autorità aeronautica emesso contestualmente nei confronti di tutti gli aeromobili che si trovino nelle medesime condizioni. È evidente che trattandosi di una polizza aeronautica da *product liability* saranno applicabili le esclusioni generali stabilite in polizza, oltre che quelle specifiche per tale copertura di cui si darà conto in seguito.



● **L'oggetto dell'assicurazione per responsabilità da prodotto nel settore aviation e gli elementi costitutivi del danno risarcibile**

● L'oggetto del contratto di assicurazione in esame è la responsabilità civile del produttore aeronautico per i danni che il prodotto arreca a cose o a terzi. Nelle polizze italiane viene coperta la responsabilità per i danni cagionati a terzi per morte, lesioni personali e per danneggiamenti a cose e/o aeromobili (inclusa la conseguente perdita d'uso di tali beni).

● Analogamente, la polizza standard americana ABC prevede che l'assicuratore si obblighi a indennizzare i danni relativi a "*personal injury, sickness or disease, including death at any time resulting therefrom sustained by any person (Personal Injury) [...], injury to or destruction of property including the loss of use thereof (Property Damage)*".

● Anche la polizza standard inglese nella sua ultima versione AVN 98 si riferisce alla copertura dei danni relativi a "*bodily injury*" e "*property damage*".

● Nella prassi italiana, tuttavia, non è rinvenibile un'unica definizione di danno risarcibile né sono ravvisabili definizioni degli ulteriori aspetti che concorrono alla sua delimitazione. Conseguentemente, la giurisprudenza ha assunto un ruolo rilevante per stabilire i confini degli obblighi indennitari. Nei sistemi anglosassoni, al contrario, la delimitazione del danno risarcibile attraverso il ricorso alla nota prassi delle cosiddette *definitions*, scarsamente mutuato nell'ambito delle polizze italiane, ha avuto il pregio di contenere il contenzioso in materia.

● La polizza AVN 98, inoltre, è particolarmente attenta non solo nel definire i concetti di "*bodily injury*" e "*property damage*", ma anche nel delimitare l'esposizione al rischio.

● Il cosiddetto *products hazard* è descritto come: "*the handling or use of (other than by the Insured) or the existence of any condition in an Aviation Product provided, as regards Coverage A - Aviation Products Liability - such Aviation Product has ceased to be in the possession or under the control of the Insured; nevertheless it is understood and agreed that the indemnity provided by this Section shall not be invalidated when a completed Aircraft is temporarily returned to the Insured for modification or repair or whilst being flown by aircrew of the Insured after acceptance by a purchaser or lessee*".



Anche la polizza ABC lo definisce come: “*the handling or use of (other than by the Insured) or the existence of any condition in an Aircraft Product: (a) when such Aircraft Product is not in the possession of the Insured, and (b) when such Aircraft Product is away from premises owned, rented or controlled by the Insured*”.

Una simile definizione nelle polizze italiane non è rinvenibile, dato che è lo stesso meccanismo della responsabilità del produttore introdotto mediante la dir. 85/374/CE a far coincidere il sorgere del rischio con la messa in circolazione del bene⁽⁶⁾.

Sul punto la giurisprudenza è piuttosto chiara nell’affermare che la messa in circolazione sussiste quando il bene è nella disponibilità materiale dell’acquirente o dell’utilizzatore anche in visione o in prova⁽⁷⁾.

Il concetto di prodotto difettoso nei più recenti interventi delle Corti europee

Al di là delle definizioni sopra esaminate, va comunque tenuto presente che il concetto di prodotto difettoso è destinato a mutare e ad ampliarsi con l’evolversi della tecnologia e dell’uso dei prodotti aeronautici.

Già in passato la giurisprudenza comunitaria aveva segnalato come il produttore per potersi liberare dalla propria responsabilità deve dimostrare che lo stato oggettivo delle conoscenze tecniche e scientifiche, ivi compreso il loro livello più avanzato al momento della messa in commercio del prodotto considerato, non gli consentiva di scoprire il difetto di quest’ultimo. In particolare, con specifico riguardo al significato da attribuirsi alle più recenti conoscenze tecniche e scientifiche, la Corte ha precisato che queste debbano comunque essere “*accessibili al momento della messa in commercio del prodotto*”.

A simili conclusioni, con riguardo al settore in esame sono giunte le corti spagnole che hanno deciso il contenzioso promosso ai danni del produttore e del progettista del cd. TCAS (*Traffic Collision Avoidance System*), installato su entrambi i velivoli coinvolti nell’incidente di Überlingen previamente richiamato.

(6) La definizione di *messa in circolazione*, naturalmente, è contenuta nell’art. 119 Cod. cons., d.lg. 206/2005, il quale stabilisce che la *messa in circolazione* di un bene avviene anche a seguito della consegna a vettore o spedizioniere per l’invio del bene all’acquirente od all’utilizzatore.

(7) Al riguardo si veda Corte giustizia comunità Europee Sez. VI 10 maggio 2001 n. 203 H. Veedfald c. Arhus Amtskommune.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- La Corte d'appello di Barcellona, infatti, ha osservato come la responsabilità del produttore e del progettista sussista per avere *"concebido, diseñado, fabricado, comercializado, vendido y/o instalado un producto defectuoso (sistema TCAS II), que no cumplía con los estándares de seguridad impuestos por la industria y la normativa"*.
- Non solo, la Corte ha tenuto in considerazione anche il fatto che il produttore poteva accedere ad una versione più recente e sicura del TCAS, sebbene quest'ultima fosse ancora in fase di progettazione e non ancora certificata dalla FAA, la Federal Aviation Administration.
- Come si vede, è una definizione particolarmente ampia che mira a ricomprendere nel termine in esame un concetto di difettosità che non solo contempla l'ipotesi di malfunzionamento del prodotto ma si estende anche al caso di prodotto che non ha raggiunto il livello di *performance* che ci si sarebbe attesi alla luce delle conoscenze tecniche raggiunte e della regolamentazione tecnica del paese di produzione (nella fattispecie gli Stati Uniti).
- Sulla severità con la quale la Corte ha valutato la responsabilità del produttore e del progettista nel caso in questione ha certamente inciso lo scopo che il prodotto in questione, ovvero il TCAS, mira a perseguire che è quello di offrire continuamente la posizione di volo dell'aeromobile per impedire il verificarsi di una collisione e, dunque, di un danno di natura catastrofica. I giudici spagnoli, dopo avere dato conto delle carenze organizzative dell'ente di controllo del traffico aereo coinvolto nell'incidente e dell'errore commesso dal controllore di volo hanno comunque ritenuto che la sola causa suscettibile di impedire l'evento fosse proprio la strumentazione con la quale i due aeromobili erano equipaggiati.
- Tale apparecchiatura in ultima istanza, se avesse offerto *performance* superiori a quelle sue proprie, avrebbe evitato, con una probabilità prossima alla certezza, il verificarsi dell'incidente. Sul punto i giudici hanno infatti osservato che *"Tutto quanto precede permette di affermare la sussistenza della causalità esclusiva diretta fra i difetti del disegno, fabbricazione e informazione del TCAS II, versione 7, e l'incidente di Überlingen, del luglio 2002, nel quale morirono i familiari degli odierni attori. Pochi rimproveri possono essere fatti all'equipaggio, come hanno concluso la maggior parte dei giudici negli altri procedimenti menzionati. Financo il mal funzionamento del Centro di Controllo Aereo di Zurigo, gestito da SKYGUIDE, non è stato la causa ultima dell'incidente"*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Anche la giurisprudenza italiana ha assunto posizioni non dissimili da quelle poc' anzi richiamate, tanto da ravvisare la responsabilità del produttore per *“avere assemblato sull'elicottero un meccanismo 'pericoloso' cioè un pezzo non adeguato alla sicurezza intesa nel senso generale e standard del termine: la responsabilità [...], per avere scelto e montato sull'elicottero un pezzo non sufficientemente sicuro, concorre, in misura pari a quella del manutentore alla causazione del sinistro”*.

La posizione delle corti spagnole non è isolata ma si pone nel solco della più recente giurisprudenza della Corte europea che ha anch' essa rilevato come la sicurezza che ci si può aspettare da un prodotto debba essere valutata con riguardo alle *performance* che ci si può attendere dallo stesso alla luce delle più avanzate conoscenze tecniche raggiunte.

La Corte europea ha, infatti, di recente affermato che, per quanto riguarda i prodotti destinati a prevenire uno specifico pericolo, la potenziale mancanza di sicurezza – suscettibile di far sorgere la responsabilità del produttore ai sensi della normativa europea – deriva dall'anormale potenzialità dannosa che i prodotti stessi possono causare agli utilizzatori.

Come affermato dalla Corte, *“l'articolo 6, paragrafo 1, della suddetta direttiva [la dir. 85/374/CE] deve essere interpretato nel senso che l'accertamento di un potenziale difetto dei prodotti appartenenti al medesimo gruppo o alla medesima serie di produzione (...) consente di qualificare come difettoso un siffatto prodotto senza che occorra riscontrare il suddetto difetto in tale prodotto”*.

Tali considerazioni, ancorché assunte con riguardo ad un settore merceologico diverso da quello in esame non potranno non valere anche con riferimento a quei prodotti dell'industria aeronautica il cui scopo è per l'appunto quello di evitare un pericolo che può risolversi in un danno di natura catastrofale, come quello sul quale hanno avuto modo di pronunciarsi le corti spagnole, facendo sì che la loro decisione non resti isolata. Anzi, è proprio il caso di osservare come le conclusioni cui è giunta la Corte europea nel 2013 possano assumere particolarmente rilievo alla luce di quanto la stessa ha statuito di recente con riguardo alla responsabilità del vettore aereo.

Con la sentenza C-257/14 del 2015 la Corte europea, sul solco di una severa quanto consolidata giurisprudenza che ha ravvisato la responsabilità da ritardo del vettore anche nelle ipotesi in cui l'inadempimento



sia riconducibile ad un guasto dell'aeromobile, ha stabilito che questi può esonerarsi nei soli casi in cui dimostri che il ritardo derivi da mal funzionamento dell'aeromobile riconducibile a difettosità di uno o più prodotti installati sull'intera sua flotta. Il ritardo, affinché possa costituire un esonero da responsabilità, deve essere quindi riconducibile ad un fatto di un altro soggetto, che nel caso di specie non può che essere il produttore. Sul punto la Corte europea ha stabilito che: *"non si può escludere, prima facie, che l'articolo 13 del regolamento n. 261/2004 possa essere fatto valere e applicato nei confronti di un fabbricante imputabile di colpa, al fine di ridurre, o addirittura di eliminare, l'onere finanziario sopportato da un vettore aereo in conseguenza degli obblighi che gli derivano da detto regolamento"*.

Conclusioni

In conclusione, nonostante l'apparente chiarezza delle definizioni di prodotto difettoso di cui sopra si è dato conto richiamando i vari modelli di polizze ABC ed AVN 98 e, per quanto concerne i Paesi UE, la normativa in materia di *product liability*, i confini del rischio di cui l'assicuratore si fa carico non possono non essere valutati alla luce dei più recenti orientamenti giurisprudenziali in materia che propendono per un allargamento di tale definizione avuto riguardo ai progressi tecnologici che un settore, quale quello del trasporto aereo, costantemente promuove.

Tale conclusione non può non tener conto che la realizzazione del Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*) implica l'adozione di numerose nuove tecnologie, a tutt'oggi in fase di sperimentazione (ad es. si v. l'A-CAS X), con lo scopo di garantire una maggiore sicurezza nelle operazioni di controllo del traffico aereo, e dunque del trasporto, in considerazione delle previsioni di traffico che anticipano una sua duplicazione per il 2030.

Sarà proprio in un ambiente così tecnologicamente avanzato che dovrà essere valutata la responsabilità dell'industria manifatturiera aeronautica. Sin da ora emerge un approccio particolarmente severo teso a responsabilizzare il produttore laddove si riveli incapace di tenere il passo con i più avanzati progressi della scienza e della tecnologia applicati ai prodotti aeronautici.



TRASPORTO INTERNAZIONALE SU STRADA: NUOVE NORME SULLA COMPILAZIONE DEI DOCUMENTI DI TRASPORTO E SUGLI OBBLIGHI DI ESIBIZIONE IN FASE DI CONTROLLO

*Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna*



Con la pubblicazione della legge del 28 dicembre 2015 n. 208 (“legge di Stabilità 2016”) sono state introdotte nuove e importanti misure a sostegno del settore dell’autotrasporto, volte in particolare al miglioramento ambientale, nonché allo sviluppo del trasporto multimodale e all’incremento della competitività delle imprese in ambito comunitario ed internazionale.

In particolare in relazione al trasporto internazionale, lo scorso 26 febbraio 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente al Ministero dell’Interno, hanno emanato una circolare al fine di chiarire l’ambito di applicazione del nuovo art. 46 *ter* della legge n. 298/74, introdotto dalla sopra citata legge di Stabilità con l’obiettivo di assicurare un maggiore controllo contro le operazioni di trasporto abusive da parte dei vettori esteri.

La necessità di innovare questa materia nasce dalle modifiche normative apportate dalla precedente legge di Stabilità 2015 la quale, avendo abolito la scheda di trasporto, ha determinato l’esigenza di reintrodurre l’obbligo di esibizione agli organi di polizia di tutta la documentazione relativa all’origine e alla destinazione delle merci oggetto di trasporto.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La nuova norma si applica a qualsiasi tipo di trasporto internazionale di merci, sia in conto proprio che in conto terzi ed impone agli autotrasportatori l'obbligo di tenere a bordo del veicolo la documentazione relativa al trasporto che consenta agli agenti, in fase di controllo, di verificare con certezza la tipologia e la regolarità del trasporto in esecuzione.

La circolare chiarisce che il documento di trasporto che deve essere a bordo del veicolo "può essere costituito da qualsiasi documento amministrativo, fiscale o doganale, ovvero da documenti specifici che accompagnano le merci sottoposte a particolare regimi fiscali, sanitari o di sicurezza" e deve essere idoneo a permettere la verifica da parte dell'organo accertatore di elementi essenziali quali la tipologia e la quantità della merce, il luogo di carico e scarico, il nominativo del vettore o del sub vettore che effettua il trasporto. A titolo esemplificativo, rispondono a queste caratteristiche documenti quali la lettera di vettura internazionale (CMR), il documento di trasporto (DDT) ed i documenti di trasporto per merci pericolose in ADR.

La norma individua quindi tre condotte sanzionabili.

La prima si configura in caso di mancanza momentanea del documento di trasporto a bordo del mezzo in fase di controllo. In tale ipotesi l'agente accertatore applicherà la sanzione di cui al comma 1 dell'art. 46 *ter* che prevede il pagamento di una somma da Euro 400 ad Euro 1.200, oltre il fermo amministrativo del mezzo fino all'esibizione della documentazione ovvero, in mancanza, fino ad un massimo di 60 giorni. La circolare in esame precisa che l'esibizione del documento potrà avvenire con ogni mezzo, sia con la trasmissione dello stesso in originale sia in formato elettronico.

La seconda ipotesi riguarda la mancata compilazione del documento di trasporto. In tal caso la sanzione sarà differente a seconda che tale mancanza permetta o meno di individuare la relazione di traffico del trasporto e di verificarne la regolarità.

Infatti, mentre nel primo caso, verrà applicata una sanzione da Euro 2.000 ad Euro 6.000, qualora, invece, dai documenti e dagli accertamenti effettuati gli agenti non siano in grado di verificare la regolarità del trasporto, troveranno applicazione le sanzioni più gravi previste per il trasporto abusivo di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 46 della medesima legge



298/74⁽¹⁾, con conseguente fermo amministrativo del mezzo per tre mesi.

Stesso regime sanzionatorio è previsto qualora il documento sia presente a bordo ma non sia stato compilato correttamente.

Se, infatti, nonostante l'assenza di alcuni dati (quali, ad esempio, mancanze relative alle generalità del destinatario, del mittente, ecc...) il documento permette comunque di verificare la regolarità del trasporto, troverà applicazione la sanzione del pagamento della somma da Euro 2.000 ad Euro 6.000.

Se, invece, i documenti risultano privi di elementi essenziali (quali, ad esempio, la mancanza dell'indicazione della tipologia o della quantità delle merci, l'indicazione del vettore, ecc...), troveranno anche in questo caso applicazione le onerose sanzioni previste dal comma 1 e 2 del già richiamato art. 46.

Da ultimo la nuova norma precisa che, qualora la mancanza del documento di trasporto o la sua incompleta compilazione siano ad oggetto di sanzioni previste da altre norme amministrative, fiscali o doganali, tali sanzioni saranno applicate in concorso con quelle previste dall'art. 46 *ter*; in quanto aventi diversa oggettività giuridica e destinate a tutelare interessi giuridici diversi.

A seguito delle numerose richieste poste dalle associazioni di categoria circa le modalità di integrazione del nuovo sistema normativo con quello in vigore, la circolare esaminata ha, quindi, fornito chiarimenti sulle modalità operative adottate per "*consentire l'uniforme applicazione*" dei nuovi meccanismi di controllo, evitando così disparità tra casi simili.

(1) L 06/06/1974 n. 298 46. Trasporti abusivi: "Fermo quanto previsto dall'art. 26 della presente legge, chiunque disponga l'esecuzione di trasporto di cose con autoveicoli o motoveicoli, senza licenza o senza autorizzazione oppure violando le condizioni o i limiti stabiliti nella licenza o nell'autorizzazione, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire quattro milioni a lire ventiquattro milioni. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni se il soggetto, nei cinque anni precedenti, ha commesso un'altra violazione delle disposizioni del presente articolo o dell'articolo 26, accertata con provvedimento esecutivo.

Alle violazioni di cui al comma precedente consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, ovvero, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA



Workshop Marine

“What should the Italian market expect from the Insurance Act 2015? - Le assicurazioni marine tra rischi geopolitici e cyber risk”
ANIA, Milano 3 maggio 2016



Workshop Aviation

“Le nuove sfide delle assicurazioni aeronautiche”
ANIA, Milano 11 maggio 2016



“Shipping and Marine insurance”

Biblioteca universitaria (hotel Colombia)
Genova, 26 maggio 2016



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove

Lars Lange

Anna Masutti

Pablo Mendes de Leon

Alessandro Morelli

Claudio Perrella

Neil Smith

Massimo Nicola Spadoni

HANNO COLLABORATO

Isabella Colucci

Paolo Lovatti

Pierluigi Portalupi

Doriano Ricciutelli

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano

tel. 027764.290 - 027764.272

E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

Cristina Castellini

ANIA Direzione Centrale Vita, Danni e Servizi
Responsabile Trasporti e Aeronautica