

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, David Gasson, Sean Gates, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Massimo Nicola Spadoni*

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



SOMMARIO

Gennaio 2014 - N. 1 anno IV

Marine

Marine Workshop: le sfide del terzo millennio di <i>Sergio Stolfa</i>	3
Assicurazione e Flexitank di <i>Paolo Lovatti</i>	6
Convenzione SUA e il caso dei marò di <i>Alfredo Dani</i>	14

Aviation

I diritti dei passeggeri nella policy del trasporto aereo: il recente confronto in sede comunitaria sui temi salienti dell'attuale riforma di <i>Doriano Ricciutelli</i>	20
Servizi di assistenza a terra e assicurazione. Le novità della circolare ENAC di <i>Anna Masutti e Marialisa Taglienti</i>	25
The European and American Roadmaps on RPAS, a review by <i>Arthur Flieger</i>	29
Regolamento ENAC sui Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto del 16 dicembre 2013: alcuni profili di rilevanza assicurativa di <i>Andrea Lanzaro</i>	33

Transport

Alcune riflessioni in materia di polizze danni per conto di <i>Alessandro Morelli</i>	41
Legittimazione ad agire nella CMR in alcune recenti pronunce giurisprudenziali di <i>Claudio Perrella</i>	46



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il panel dei relatori per il "Marine Workshop: le sfide del terzo millennio", tenutosi il 28 novembre 2013 nell'ambito del 2nd International Insurance meeting di Cunningham Lindsey Lercari.

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.



MARINE WORKSHOP: LE SFIDE DEL TERZO MILLENNIO

*Sergio Stolfa
Direttore Generale presso Gruppo Lercari*



Nell'ambito del "2nd International Insurance Meeting" organizzato a Milano il 28 novembre 2013 dalla società Cunningham Lindsey Lercari (Gruppo Lercari) nella nuova sede della Regione Lombardia, si è tenuto un interessante workshop incentrato sulle sfide che attendono il ramo assicurativo più antico (che ha dato vita al concetto stesso di assicurazione) in un terzo millennio che sempre più sarà caratterizzato dai temi della globalizzazione e dal vorticoso e costante processo evolutivo del mercato e dei contesti geo-politici.

Nonostante sia un settore "di nicchia" e di minor incidenza percentuale rispetto ai volumi complessivi gestiti nel nostro Paese (poco più di 700 milioni di euro pari all'1,75% del totale ramo danni), il ramo trasporti è chiamato a rispondere alle sempre più pressanti e diversificate esigenze di una clientela che, a sua volta, deve confrontarsi con un mondo sempre più globalizzato e competitivo nel quale riemergono rischi dal sapore antico ma prepotentemente attuali (si pensi, ad esempio alla pirateria), dai forti impatti umani ed economici, che richiede un costante monitoraggio degli scenari internazionali ed un confronto con le Istituzioni.

Cristina Castellini, Marine, Aviation and Transport Manager ANIA nell'introdurre i lavori insieme con Giovanni Lercari, Presidente di Contec Lercari (società del Gruppo Lercari specializzata nella gestione liquidazione di sinistri Trasporti) non ha mancato di sottolineare il ruolo strategico del ramo nei confronti dei vari attori del ciclo economico industriale e commerciale con particolare riguardo alla movimentazione delle merci, siano esse prodotte e trasportate nel perimetro europeo o nel più vasto contesto mondiale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

gennaio 2014 - numero 1 p. 4

Tutto ciò mentre la cantieristica internazionale ha realizzato nuove maxi navi portacontainer di capacità sino a 18.000 TEUs e la normativa si basa su Institute Cargo Clauses che hanno ormai superato il mezzo secolo di vita, anche se modificate nel 2009, con i problemi che ne conseguono in termini di sicurezza e di cumuli di rischio.

Paolo Lovatti, Executive Consultant Marine Global di Nationale Suisse ha evidenziato le sfide che attendono gli operatori del Ramo, sia per la parte sottoscrittiva, sia per quella sinistri. Il numero di soggetti e interlocutori con i quali deve confrontarsi un operatore del ramo nel contesto attuale è cresciuto in modo esponenziale e la sfida comporta il passaggio da un approccio settoriale ad una visione globale “andando oltre” i confini della tradizione e di una normativa ormai ampiamente superata e sulla quale, con grandissima fatica si sta finalmente cercando di intervenire anche a livello di organismi internazionali.

In un settore quale quello Marine non poteva mancare la testimonianza dei riassicuratori, rappresentati, nella circostanza, da Giorgio Marzano, Senior Claims Manager MunichRe Italy che ha ricordato l'importanza ed il valore aggiunto di un adeguato risk management.

La prevenzione del rischio riveste infatti un'importanza fondamentale, troppo spesso non adeguatamente presa in considerazione, come i fatti dimostrano. Si pensi al caso della Costa Concordia estremamente rappresentativo del fatto che le regole non sono di per sé sufficienti se poi non vengono rispettate.

Di forte impatto, anche la testimonianza di Gabriele Palandri, Group Insurable Risks Manager di Finmeccanica, che – nel portare la testimonianza del mondo produttivo – ha evidenziato come, per trovare quella flessibilità e tempestività nelle risposte alle esigenze di uno dei principali gruppi industriali a livello mondiale nel settore delle alte tecnologie, sia spesso costretto a rivolgersi al mercato internazionale, prevalentemente inglese.

L'Amministratore Delegato di Contec Lercari, Paolo Gianetta si è posto provocatoriamente la domanda sul perché gli interventi di periti e loss adjuster vengano troppo spesso promossi “a posteriori”. La profonda conoscenza delle criticità delle varie tipologie merceologiche e di trasporto consentirebbe infatti a dette figure professionali di dare un significativo contributo agli addetti ai lavori in termini di risk analysis e loss prevention, anche per quanto riguarda la fase del trasporto e della movimentazione.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Gianetta ha poi evidenziato una certa sudditanza culturale verso il mercato inglese (le clausole sono quasi tutte inglesi!) laddove si potrebbe forse pensare, per cambiare la situazione, ad una produzione autoctona, anche se è innegabile che l'internazionalità dei rischi, propria del settore, implica la necessità di convergere su clausolari internazionali, a tutti noti.

Gianetta si è fatto infine promotore di una iniziativa che ha raccolto i consensi di massima degli altri partecipanti e cioè la creazione di camere arbitrali nelle quali dibattere il contenzioso trasporti. Ciò poiché, in un contesto che accomuna il ramo a tutto il resto dell'universo economico nazionale, tempi e competenza della giustizia civile italiana sono incompatibili con una rapida soluzione delle vertenze, anche a causa della prevalente focalizzazione e preparazione dei nostri organi giudiziari su tematiche "extra *marine*".

Sul punto Omero Lagostena, Marine & Aviation Claims Manager AXA Corporate Solutions, pur concordando sulla proposta, ha ricordato come già in passato venne suggerita una soluzione di questo tipo che dovette però fare i conti con la vischiosità e resistenza al cambiamento del nostro sistema, anche se indubbiamente si tratta di strada che si dovrebbe provare nuovamente a percorrere e sulla quale il legislatore sembra essere divenuto più sensibile.





A SSICURAZIONE E FLEXITANK

*Paolo Lovatti
Executive Consultant Marine Global
Nationale Suisse*



Premessa

Perché parlare di flexitank? Cos'è innanzitutto un flexitank?

Un flexitank è un contenitore flessibile e impermeabile in materiale termoplastico predisposto per adattarsi all'interno di un container box da 20' che viene in pratica trasformato in un tank container utilizzato per il trasporto di liquidi alimentari e chimici non pericolosi.

La determinazione della pericolosità delle merci è stabilita dall'International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code predisposto dall'I-MO. I flexitank sono usualmente mono uso e non sono riutilizzabili in quanto fra l'altro non sono più garantiti dal produttore.

Solitamente sono di tipo a doppia valvola con quella superiore utilizzata per il carico; ciò permette di eliminare quasi totalmente gli spazi vuoti, riducendo al minimo l'instabilità del liquido all'interno del container.

In relazione al loro utilizzo possono avere la necessità di essere certificati ad esempio HACCP, ISO 9001-2008, oppure con le caratteristiche previste dalla Food and Drug Administration statunitense.

L'introduzione di questo sistema per il trasporto di liquidi risale a circa venti anni fa, ma la crescita nel loro impiego è stata esponenziale soprattutto negli ultimi anni con trend annuali di sviluppo tra il 15% e il 20%. Ciò è anche dovuto alla carenza di tank container e, di conseguenza, al loro elevato costo di noleggio.



Nonostante questo loro utilizzo sempre più importante, non esistono normative internazionali che ne regolino l'impiego. Tuttavia la COA - Container Owners Association - si è dotata di un *Code of Practice* che comprende una serie di regole da seguire nella fabbricazione e collaudo dei flexitank nonché nel loro utilizzo combinato con i container. A tutti gli effetti, il loro trasporto deve essere considerato come traffico multimodale.

Vantaggi e svantaggi

E' opportuno analizzare quali sono i principali vantaggi e gli svantaggi che possono derivare dall'utilizzo dei flexitank in tutte le tipologie di trasporto, anche in un'ottica assicurativa.

I vantaggi:

- eliminazione delle problematiche di contaminazione derivante sia da altri carichi contigui sia dalla scarsa pulizia delle cisterne;
- eliminazione delle perdite derivanti da calo peso;
- riduzione dei costi rispetto a quelli di posizionamento e nolo dei tank container;
- ottimizzazione dell'utilizzo degli spazi all'interno di un container box. Rispetto a un carico di liquidi in fusti si può ottenere sino a un 40% in più di carico.

Gli svantaggi:

- non è permesso l'utilizzo per le merci pericolose;
- per lo scarico è richiesto l'utilizzo di pompe;
- possibili problemi di smaltimento dei flexitank usati; i noleggiatori di container usualmente rifiutano il ritiro degli stessi nel caso in cui all'interno sia presente un flexitank usato;
- costi potenziali di pulizia e smaltimento a seguito di sversamento;
- contaminazione di altri carichi/container a seguito di sversamento;
- possibili danneggiamenti alla struttura del mezzo di trasporto del container.

Caratteristiche dei flexitank e selezione dei container

Con l'abbassamento dei costi di produzione si stima che il 95% dei flexitank sia utilizzato per un solo viaggio. Ciò è anche dovuto al fatto che i costi di pulizia e riposizionamento sono maggiori di quelli di fabbricazione.



La loro capacità varia fra 10.000 e 24.000 litri in relazione alla densità del liquido ma come vedremo questo massimo è oggetto attualmente di indagini e valutazioni tecniche. Inizialmente erano stati progettati per un carico massimo di 16/17 ton che via via è stato incrementato sino a 28 ton per un carico complessivo, comprensivo del corpo container, di circa 35 ton. I container sono stati originariamente progettati per caricare merci solide. Pertanto il dimensionamento delle pareti ha tenuto in considerazione solo i fattori conosciuti tipici di carichi aventi caratteristiche di staticità e frizione, senza più modificarli in funzione di nuovi utilizzi. La distribuzione delle masse di un flexitank in un container con pressioni continue sia verticali che orizzontali ha portato a dover fare nuove valutazioni sui volumi trasportabili. Da ciò deriva, ad esempio, che è importante che le pareti del container siano in lamiera ondulata e non pannelli lisci.

E' essenziale che i flexitank siano riempiti sino alla loro massima capacità nominale in quanto un carico ridotto determina una superficie libera con effetti idraulici di fluttuazione durante il trasporto difficili da controllare. Durante le operazioni di carico sarebbe pertanto opportuno utilizzare un contatore per verificare l'esattezza del carico (+/- 500 litri), poiché l'ispezione visiva potrebbe essere imprecisa.

I flexitank sono fabbricati secondo diverse tipologie, in unico strato oppure in multistrato e con differenti materiali plastici, ma per la maggior parte in polietilene. E' importante che il caricatore valuti attentamente con il suo fornitore le caratteristiche tecniche affinché vi sia compatibilità rispetto al prodotto che deve essere trasportato. Per i multistrato ogni falda dovrebbe avere uno spessore minimo di 125 micron e lo strato esterno dovrebbe avere caratteristiche di tessuto.

Misure da adottare prima della carica in un container

Indipendentemente dalle caratteristiche del flexitank e del container, prima della carica è necessario che l'utilizzatore adotti procedure di controllo specifiche, verificando, in particolare, che:

- il container sia strutturalmente integro con tutte le superfici di contatto lisce e senza protuberanze acuminate. L'idoneità strutturale è un fattore da tenere in massima considerazione tanto è che alcuni produttori di flexitank suggeriscono l'utilizzo di container con un massimo di 3/5 anni di anzianità e che non abbiano subito precedenti danni strutturali;



- il container risulti pulito e senza residui anche olfattivi derivanti dal carico precedente;
 - il pavimento sia senza imperfezioni e le tavole risultino livellate, pulite, senza chiodi, viti o altri sistemi di fissaggio utilizzati per carichi precedentemente;
 - i sistemi di chiusura in generale presenti sulle due porte operino correttamente e senza sforzo;
- e comunque tutti i criteri di verifica che dovrebbero essere sempre adottati al momento della presa in carico del container.

Per un miglior utilizzo del flexitank alcuni produttori specializzati mettono a disposizione dei loro clienti una check list da seguire nella selezione dei container. E' importante che qualora non siano soddisfatti i criteri previsti, ciò sia notificato al noleggiatore richiedendone la sostituzione. In ogni caso, al fine di limitare la possibilità di abrasioni contro i montanti del container, viene suggerito l'inserimento fra pareti e flexitank di cartone ondulato, carta pesante o fogli di polistirene. Inoltre è prassi comune che la caricazione del flexitank sia effettuata con la porta sinistra del container serrata. Per evitare che il flexitank pieno possa sporgere in fase di caricazione o quando la porta di destra viene aperta, è necessario comune sistemare su questo vano una paratia di contenimento predisposta con materiali diversi in relazione alla massa che devono contenere in una situazione statica.

Caricazione dei container con flexitank

E' fatto obbligo al caricatore di dichiarare al vettore l'utilizzo di flexitank all'interno del container con evidenza sulla polizza di carico per le necessarie valutazioni da parte del vettore. In considerazione di ciò il posizionamento dei container con flexitank a bordo delle navi deve essere attentamente valutato in funzione di due fattori rilevanti che possono essere in conflitto fra loro.

Per ridurre l'impatto delle forze cinetiche che agiscono sul container e il suo contenuto, sarebbe preferibile uno stivaggio nella parte inferiore dello scafo vicino alla linea di centro. Infatti tali forze possono essere tanto più elevate quanto più ci si sposta verso l'alto rispetto a questa linea. Tuttavia se in funzione della tipologia delle merci il comandante ritenga che in caso di colaggio o dispersione del carico si potrebbe verificare un malfunzionamento dei sistemi di gestione delle linee di stivaggio o di danneggiamento della stiva o dei container sottostanti, sarà preferibile una caricazione sopracoperta.



- In linea generale si stima che la miglior carica- zione debba essere eseguita in prima linea so- pracoperta.
- Per le ragioni che saranno in seguito indicate, è altresì condizione es- senziale che il caricatore fornisca alla nave informazioni dettagliate sul- le caratteristiche merceologiche dei beni da trasportare inclusa, ad esempio, la loro possibilità di solidificare. Ciò dovrebbe essere riportato anche nell'etichettatura da porre all'esterno del container evidenziando che si tratta di un trasporto di liquidi, per permettere un handling più attento da parte di tutti i diversi operatori coinvolti in questo tipo di trasporto multimodale.
- Alcuni armatori richiedono anche l'indicazione di un recapito telefonico di emergenza che sia in grado di rispondere 24 ore su 24 per interventi appropriati.
- **Quanto è sicuro un trasporto con flexitank**
- Ogni tipo di trasporto ha i propri punti deboli e di forza e non esiste un sistema perfetto. Il sistema di trasporto di flexitank non è specificamen- te regolamentato e non fa capo ad alcuna organizzazione centralizzata.
- Ne consegue che non è possibile avere statistiche di mercato che possa- no fornire indicazioni per interventi mirati. Tutto è lasciato alle decisio- ni dei singoli, siano essi produttori di flexitank, caricatori, spedizionieri, armatori o vettori in genere.
- Uno dei maggiori operatori internazionali, specializzato in questo tipo di trasporti, ha recentemente dichiarato che i danni derivanti da un uso improprio dei flexitank devono essere considerati marginali. Possono comunque rappresentare un problema in relazione ai costi operativi che potrebbero derivare dalle conseguenti operazioni di pulitura, dalle operazioni di interventi d'emergenza e dai ritardi in cui la nave potreb- be incorrere per effettuare interventi di contenimento e di pulizia.
- Occorre anche ricordare che un'altra tipologia di danno tipica del tra- sporto con flexitank può riguardare la deformazione delle pareti del container in cui il flexitank era posizionato. Ciò potrebbe derivare da un cattivo handling, ma anche, come già indicato, dal non corretto riempi- mento del flexitank, da un peso eccessivo della merce contenuta oppure da danni strutturali preesistenti. Il danno al container non significa che ne deriverà anche una fuoriuscita di liquidi dal flexitank anche se la probabilità aumenterà tenuto conto che si potrebbero creare nella struttura del container spigoli taglienti.



● **Come si stanno muovendo le organizzazioni internazionali**

● L'IMO (International Maritime Organization) – l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite che promuove la cooperazione fra gli Stati in materia di sicurezza nella navigazione - è attualmente concentrata sullo sviluppo delle misure per prevenire la perdita di container e più in generale delle navi che li trasportano, con la possibile conseguente perdita di vite umane.

● L'attenzione è particolarmente rivolta all'accertamento della massa dei singoli container, per i quali una dichiarazione fraudolenta del peso da parte del caricatore potrebbe portare a valutazioni errate da parte dell'armamento nella distribuzione dei carichi sulla nave.

● Più marginale appare la tematica della carica dei flexitank per i quali l'indicazione potrebbe essere quella di permettere l'utilizzo di misure standard sino a 24 ton.

● A questa iniziativa si oppone lo IUMI – International Union of Marine Insurance – che in un recente comunicato stampa ha richiesto di limitare l'impiego dei flexitank a 18 ton ulteriormente ridotte a 15 ton in acque oceaniche soggette a condizioni meteo marine particolarmente stressanti.

● Questa richiesta è supportata anche da un recente studio del Germanische Lloyd che suggerisce parametri identici aggiungendo che essi valgono per cariche su navi di lunghezza superiore a 170 metri.

● Infatti i fattori di accelerazione laterale che possono influire nella valutazione sono tanto più elevati quanto minore è la lunghezza della nave che risulta più esposta alla forza del moto ondoso.

● **Aspetti assicurativi**

● Per rispondere alla domanda iniziale, è opportuno parlare di flexitank in quanto, seppure si tratti di un settore di nicchia, è una metodologia di trasporto in evoluzione per la quale gli assicuratori sono chiamati sempre più frequentemente a dare risposte.

● Risposte non sempre ovvie ma per le quali vi è la necessità di maggiori approfondimenti specifici.

● Cercheremo di analizzare i principali aspetti di questa tipologia di trasporto:



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- in base all'esperienza maturata, seppur frammentata, può essere affermato che da un punto di vista di danni materiali e diretti alle merci, non vi è maggior pericolosità rispetto a un trasporto di liquidi in fusti o con altri sistemi, a condizione che siano rispettate le indicazioni precedentemente elencate. Facendo una valutazione complessiva, in un trasporto effettuato utilizzando un flexitank vi potrebbe essere una maggior possibilità di perdita totale del contenuto a seguito di una sua rottura per cause esterne, bilanciata dal minor rischio relativo a contaminazione o a calo peso;
- particolare attenzione deve essere posta dal caricatore nella scelta del flexitank e del container. Una scelta impropria o un controllo carente durante la carica potrebbero portare a un rifiuto degli assicuratori all'indennizzo tenuto conto che essi potrebbero invocare, secondo i casi, la deficienza d'imballaggio, l'inidoneità del container o la preesistenza, prima dell'inizio del trasporto, delle cause che hanno poi determinato il danno. Una risposta a questo problema potrebbe essere l'attuazione di un'analisi di loss prevention che prenda in considerazione tipologia del carico, nominativo degli operatori e dei fornitori specializzati utilizzati, procedure da adottare nella carica, procedure predisposte in caso di sinistro;
- in caso di danno al container a seguito di deformazione delle sue pareti, il risarcimento da riconoscere al noleggiatore resterà a totale carico del caricatore o del mittente. Infatti il mercato assicurativo potrebbe non essere disponibile a garantire questa tipologia di rischio non configurandosi l'accidentalità;
- è importante che in fase di assunzione del rischio il proponente dichiari l'utilizzo di flexitank nei trasporti assicurati, affinché l'assicuratore possa valutare il rischio adeguatamente secondo i propri parametri e facendo riferimento alle considerazioni tecniche sopra considerate.

Contratti di noleggio

- Nei contratti di noleggio l'armatore usualmente identifica a carico di chi potrebbero essere le responsabilità, in termini di danneggiamenti e di costi diretti e indiretti, derivanti dalla fuoriuscita di liquidi dal container e dal flexitank mentre essi erano trasportati a bordo della nave, del mezzo di trasporto terrestre o in giacenza nei terminal.



Inoltre, nel momento in cui è emessa la relativa polizza di carico, spesso è richiesta identificazione contrattuale della parte responsabile del posizionamento e del carico del flexitank nel container.

E' evidente l'attenzione posta dagli armatori sulle perdite che essi potrebbero subire e sulle responsabilità di cui potrebbero essere chiamati a rispondere da parte terzi.

Per rendere più efficace la loro difesa, un numero sempre crescente di armatori richiede, in aggiunta agli obblighi contenuti nella Polizza di Carico, la sottoscrizione di una Letter of Indemnity and Guarantee specifica per questo tipo di trasporti.

Essa può richiedere la stipulazione da parte del caricatore di una copertura assicurativa con un massimale di responsabilità minimo di US\$ 5.000.000. Tuttavia alcuni vettori possono richiedere massimali più elevati e addirittura coperture senza limite.

Questi documenti sono di portata molto ampia a tutto beneficio degli armatori e sembrano prevedere un'inversione dell'onere della prova a carico del caricatore riguardo le responsabilità, nel momento in cui si dovesse verificare una fuoriuscita del carico con conseguenti danneggiamenti.

La COA, tra le proprie regole, ha previsto che gli operatori e i produttori associati si dotino di una copertura RC Prodotti con un massimale non inferiore a US\$ 5.000.000 per singolo avvenimento, sottoscritta con un primario e riconosciuto assicuratore. Ciò non modifica la posizione del caricatore in quanto questi non potrà utilizzare direttamente la copertura nei confronti della compagnia di navigazione, che sarà pertanto eventualmente utilizzabile in caso di un'azione di regresso

Il mercato assicurativo tradizionale non risulta attualmente preparato a garantire questa tipologia di rischio, anche in considerazione del massimale illimitato che molte compagnie di navigazione sono orientate a richiedere.

Maggiori possibilità potrebbero essere individuate presso i P&I Club ma ciò potrebbe dipendere dalla massa critica dei premi disponibili.

Sarà pertanto necessario per il mercato assicurativo seguire con attenzione l'evoluzione di questa tipologia di trasporti, per rispondere in maniera adeguata alle esigenze dell'utenza.



C ONVENZIONE SUA E IL CASO DEI “MARÓ”

*Professor Alfredo Dani
Università degli Studi di Genova*



Chi scrive, essendosi occupato di pirateria fin dai primi giorni della sua recrudescenza – soprattutto – in alcune aree dell'oceano indiano, ha seguito con attenzione il caso della m/c *Enrica Lexie* e dell'asserita uccisione da parte di due fanti di marina appartenenti al Battaglione San Marco, distaccati sulla nave italiana a difesa anti pirateria, di due persone ritenute pirati ma rivelatesi, troppo tardi, innocui pescatori imbarcati sul motopesca *St Anthony*.

Tale sinteticissima descrizione del fatto (e grande parte di quanto verrà scritto più oltre) si avvale del beneficio del dubbio in quanto la gestione di tutta la vicenda, da parte indiana e da parte italiana, è stata condotta con evidenti leggerezza e approssimazione, consentendo che si mischiassero non opportunamente problemi giuridici estremamente complessi ed iniziative politiche e diplomatiche – a dir poco – avventurose (a riprova che le eleganze del diritto internazionale precipitano quasi tutte le volte che le circostanze costringono a fare sul serio).

Del resto, l'opinione pubblica (indiana e italiana) e la stampa non specializzata non hanno, in genere, affrontato il fatto, in sé tragico, con la lucidità e la prudenza che sarebbero state necessarie.

Ne è derivato un nuvolone di disinformazione nel quale, a tratti, compaiono brandelli di razzismo e di odio post coloniale. Aleggja Kipling e il “fardello dell'uomo bianco”; i nostri Marò sono “eroici” (perché, di grazia?).



Ancora ieri (15 gennaio 2014, n.d.r.) leggiamo su un quotidiano la lettera di un lettore (pubblicata senza alcun commento) del seguente, testuale tenore:

“*Linea dura con gli indiani.* E' tornata d'attualità la questione dei Marò in India, con il rinnovato pericolo di una condanna a morte. Colpevole di tutto questo è anche il capo supremo delle forze armate, quel Presidente della Repubblica che, sapendo che in India esiste, per certi reati la pena di morte avrebbe dovuto rifiutarsi di restituirli. Da sempre l'Italia e l'Europa negano l'estradizione di detenuti verso Stati dove vi è questo rischio. Ma poi, con chi ci stiamo confrontando? Con una nazione che fino a pochi anni fa era una colonia di una potenza europea, con una nazione che non ha, tranne Gandhi, espresso altre personalità di spicco. Devo dire che stanno compensando queste loro mancanze sfogandosi sui due militari italiani. E lo fanno solo perché sanno che, in quanto italiani, non hanno un'autorità nazionale in grado di proteggerli adeguatamente. **B.C. E-MAIL**”.

Ogni commento appare superfluo.

I fatti, pur nelle discordanze esistenti tra la versione indiana e quella italiana, possono brevemente venire ricostruiti come segue.

La m/c *Enrica Lexie*, di bandiera italiana, proveniente da Singapore e diretta a Djibuti, aveva a bordo una pattuglia di sei fucilieri di marina appartenenti al Battaglione San Marco, imbarcati in funzione di protezione contro la pirateria ai sensi dell' art. 5 della legge 2 agosto 2011, n. 130, che ha convertito (con modificazioni) il decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107.

In base a tale normativa, integrata dal Decreto Ministeriale (Difesa) 1° settembre 2011 (G.U. 12 settembre 2011, n. 212) i militari imbarcati avevano la qualifica di ufficiali e agenti di pubblica sicurezza; le regole di ingaggio erano stabilite dal Ministero della difesa e l'uso delle armi dipendeva esclusivamente dal comandante militare e non dal comandante della nave su cui i militari erano imbarcati. Le scorte armate sono soggette al codice penale militare di pace.

Il 15 febbraio 2012 – versione italiana – una imbarcazione non identificata si avvicinava alla m/c *Enrica Lexie*. I militari imbarcati su quest'ultima inviavano vari segnali di avvertimento e mostravano le armi; quindi sparavano in acqua (non verso l'imbarcazione sconosciuta) alcune raffiche.



● Di fatto, la nave misteriosa era un innocuo peschereccio, il *St. Anthony* e due pescatori rimanevano uccisi.

● L'ipotesi che i colpi mortali fossero stati esplosi da altra nave, fra le diverse che in quel momento incrociavano in zona, non appare molto plausibile e, in ogni modo, resta, appunto, un'ipotesi.

● Al momento del fatto la m/c *Enrica Lexie* si trovava a 22,5 (o a 20,5) miglia dalle coste del Kerala; quindi nella *zona contigua* (il mare territoriale dell'India, e così dello Stato del Kerala, si estende per le tradizionali 12 miglia dalla costa) e nella *Zona Economica Esclusiva* (ZEE) che l'India ha istituito. Si trovava, quindi in alto mare ai sensi della Convenzione UNCLOS, 1982.

● Nessuno a bordo, sembra, si era accorto di quanto era accaduto e la nave avrebbe tranquillamente proseguito nel suo viaggio verso Djibuti se non fosse per uno stratagemma quanto meno spregiudicato delle Autorità indiane: il Comandante, infatti, sentiti l'armatore e (ad opera del comando della pattuglia militare: ma sul punto vi è incertezza) i Ministeri della difesa e degli esteri, acconsentì a deviare verso il porto di Kochi al fine – ingannevole – di identificare alcuni pirati che sarebbero stati catturati la notte dell'incidente.

● Giunta la nave nel porto di Kochi due fucilieri, Salvatore Girone e Massimiliano La Torre, venivano imputati di omicidio ed arrestati; la nave stessa veniva a lungo trattenuta e poi liberata parecchio tempo dopo.

● Le Autorità indiane, quindi, si erano impossessate dei due fucilieri con l'inganno. Trovandosi la nave in alto mare (ben poco fondamento ci sembra – possono avere alcune tesi abbozzate da parte indiana circa i poteri dello Stato costiero sulla zona contigua o sulla ZEE) in nessun modo (se non, appunto, attraverso l'inganno) le Autorità indiane avrebbero potuto impossessarsi della nave e così delle persone su di essa imbarcate.

● Sorprendentemente, l'inganno di cui si è detto non sembra sia stato oggetto di proteste da parte italiana, evidentemente convinta (come ci dice certa dottrina che si è occupata del caso) che l'inganno fosse una legittima *ruse de guerre* (o, per usare le parole della stampa indiana, una *smart move*) finalizzata ad attrarre il presunto reo in una trappola. Certamente tutto ciò che è avvenuto successivamente non avrebbe potuto verificarsi se i due fucilieri non fossero stati, nel modo che si è detto, posti nelle mani delle Autorità indiane ed il problema della giurisdizione



- avrebbe assunto connotati diversi.
- La vicenda, partita male, proseguiva malissimo con la sentenza del 22 maggio 2012 dell'Alta Corte dello Stato del Kerala, cui candidamente (avanzando argomentazioni già svolte a livello diplomatico) il Governo italiano e i due fucilieri si erano rivolti per contestare la giurisdizione indiana a decidere il caso.
- La Corte riaffermava la giurisdizione indiana e dello Stato del Kerala, in una situazione che vedeva i due fucilieri incarcerati e l'opinione pubblica (supportata dalla stampa locale) inferocita per l'asserito omicidio dei due pescatori.
- A questo punto il Governo italiano presentava ricorso contro la sentenza dell'Alta Corte del Kerala alla Corte Suprema di Nuova Delhi la quale, dopo molti rinvii, con sentenza del 18 gennaio 2013 decideva che lo Stato del Kerala era privo di giurisdizione, limitandosi la giurisdizione statale al mare territoriale (12 miglia) mentre il fatto era avvenuto in acque qualificabili come Zona Contigua e/o Zona Economica Esclusiva sulle quali, peraltro, sussisterebbe la giurisdizione dell'Unione Indiana.
- Conseguentemente – ed il risultato può considerarsi positivo, dato il clima fortemente ostile che si era creato nel Kerala – il caso veniva affidato ad una Corte speciale, da costituirsi a Nuova Delhi, davanti alla quale avrebbero potuto riproporsi - assieme al merito – anche le questioni di giurisdizione.
- I due fucilieri potevano quindi trasferirsi dalla detenzione nel Kerala a Nuova Delhi, in condizioni di libertà di movimento subordinata all'obbligo di firma settimanale presso la locale polizia.
- Il successivo andirivieni dei due fucilieri fra l'India e l'Italia, e le circostanze del medesimo, è stato ampiamente commentato dai mezzi di informazione. In seguito ad intensa attività diplomatica italiana, infatti, l'Alta Corte del Kerala consentì un primo ritorno dei due marò in Italia in occasione delle feste natalizie 2012, dietro promessa di ritorno in India da parte degli interessati, garantita da apposito *affidavit* giurato (cosa assai insolita) dall'Ambasciatore italiano in India e dal locale Console. L'impegno originario, peraltro, era stato assunto dal Ministro degli esteri, che garantiva il ritorno dei fucilieri in India “nei limiti dei poteri accordati dalla costituzione”.
- I due marò rientravano effettivamente in India il 3 gennaio 2013.



● E' interessante rilevare che, nel corso del loro soggiorno in Italia i due venivano assoggettati ad un lungo interrogatorio da parte della Procura della Repubblica di Roma, che aveva aperto un fascicolo nei loro confronti. Sembra a chi scrive che, in una situazione complessa di giurisdizioni concorrenti, la Procura avrebbe forse potuto assumere qualche provvedimento, anche di carattere restrittivo, anziché limitarsi all'interrogatorio.

● Il pasticcio nasce con il secondo rientro dei due fucilieri in Italia, in occasione delle elezioni politiche. Anche in questo caso il rientro veniva garantito da un *affidavit* giurato dal nostro ambasciatore in India.

● Ma questa volta il Governo italiano, con motivazione quanto meno confusa, decide di non restituire i due militari, violando (al di là delle motivazioni) la parola data. Il Governo indiano reagisce con una contromisura gravissima e non proporzionata all'offesa, ingiungendo all'Ambasciatore italiano di non lasciare l'India.

● Nel corso di una drammatica seduta, tuttavia, il Governo italiano modifica la propria decisione ed i due fucilieri ritornano in India. Il Ministro degli esteri italiano si dimette. Sembra a chi scrive che il pasticcio ora sommariamente descritto non abbia giovato, almeno nell'immediato, ai due fucilieri anche se ha momentaneamente soddisfatto certa opinione pubblica italiana.

● Dopo la già menzionata sentenza della Corte suprema indiana del gennaio 2013 le Autorità indiane hanno affidato le indagini alla NIA, polizia speciale competente per le indagini antiterrorismo.

● E così ha ripreso ad aleggiare lo spettro della Convenzione SUA, della quale sia l'Italia, sia l'India sono parte e che, nel suo collegamento con il diritto penale indiano, prevede reati passibili della pena di morte.

● L'acronimo inglese SUA indica la Convenzione internazionale 10 marzo 1988 (poi modificata da un Protocollo del 2005) per la soppressione dei fatti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima. Sia l'Italia sia l'India ne sono Stati parte.

● La Convenzione SUA era stata approvata in tutta fretta quando il tragico caso del dirottamento della m/n *Achille Lauro*, nel corso del quale un passeggero era stato ucciso dai dirottatori, aveva posto in evidenza tutti i limiti della Convenzione di Montego Bay, 1982.



Infatti, a differenza della seconda, la SUA consente la repressione di atti di violenza tali da compromettere la sicurezza della navigazione marittima anche se compiuti in relazione a nave privata (purché impegnata in viaggio internazionale) tanto nelle acque territoriali di uno Stato quanto al di fuori di queste, a condizione che provenga o sia diretta al di là dei limiti esterni del mare territoriale di uno Stato o dei limiti laterali del mare territoriale di detto Stato con altri Stati adiacenti (art. 4.1).

Anche se sembra molto difficile far rientrare il fatto di cui ci stiamo occupando tra le ipotesi delittuose previste dalla convenzione SUA, va considerato che, ai sensi dell'art. 6.2, ogni Stato contraente ha la possibilità di esercitare la propria giurisdizione, *inter alia*, se l'atto illecito si sostanzia in "...morte di un suo cittadino".

Chi scrive non ha ben chiaro quali siano i connotati della separazione dei poteri in India. I due fucilieri, dopo lo sgradevole andirivieni politico/diplomatico di cui si è detto, sono tornati in India coperti da una assicurazione del Governo indiano che verranno protetti i loro "diritti fondamentali" e, più specificamente, essi non verranno assoggettati alla pena di morte.

Ma quale valore ha un impegno di questo genere di fronte al potere giudiziario? Un arguto commentatore indiano esprime perplessità a tale proposito, anche se nota come in India la pena di morte - in generale - non viene mai impartita ("*rarest of rare*").

A due anni di distanza dai fatti - e nell'indifferenza delle Organizzazioni internazionali cui l'Italia si era rivolta sul piano politico - sembra che la ragione lentamente riprenda il sopravvento. I due fucilieri attenderanno l'esito del loro processo comodamente alloggiati presso l'ambasciata italiana; si riparla della possibile applicazione dell'accordo italo/indiano sul rimpatrio delle persone condannate.

In questi giorni è prevista la ripresa del processo in India, dopo tanti rinvii, su iniziativa italiana.

Certamente, importanti trattative anche economiche si stanno svolgendo "sotto traccia".

In tutto questo coacervo di problemi giudiziari, politici e diplomatici coloro di cui meno si parla sono i due morti. E, se ciò può essere opportuno per tener calmi gli animi, non per questo ci appare meno triste.



I DIRITTI DEI PASSEGGERI NELLA *POLICY* DEL TRASPORTO AEREO: IL RECENTE CONFRONTO IN SEDE COMUNITARIA SUI TEMI SALIENTI DELL'ATTUALE RIFORMA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



In occasione della riunione del 10 ottobre 2013 del Consiglio (TTE) dell'Unione Europea si è tenuto il previsto dibattito di "orientamento" sulla iniziativa della Commissione europea volta a migliorare la normativa comunitaria del comparto aereo, riguardante le principali forme di tutela dei passeggeri.

Nello specifico, ci si riferisce alla proposta di regolamento (COM(2013) 130 *final*), presentata il 13 marzo scorso (e già trattata con ampio approfondimento nella rivista ⁽¹⁾), diretta ad apportare una serie di interventi particolarmente innovativi nell'ambito della vigente disciplina per colmare i relativi vuoti legislativi (*grey areas*) e superare le obiettive difficoltà avvertite dall'utenza nell'effettivo esercizio dei propri diritti ⁽²⁾.

È utile preliminarmente puntualizzare che l'avvio di una siffatta operazione di rinnovamento, che involge tratti salienti della *policy* dei trasporti, è stata resa possibile - come esplicitamente ribadito nel corso dell'incontro - grazie anche ad una mirata valutazione d'impatto nonché

(1) Doc. "Cion. Prop.: 7615/13" (AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616); vedi Mat Review 2013, n. 2

(2) "Modifica del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e modifica del regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli"



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● al contributo di *expertise* ottenuto dalla consultazione pubblica e dalla (collegata) conferenza *ad hoc*, organizzata il 30 maggio 2012 dalla Commissione, di concerto con il Comitato economico e sociale europeo (CESE).

● Sul versante delle basi giuridiche di riferimento, la proposta, adeguatamente supportata da una apposita risoluzione del Parlamento europeo, s'inquadra nel *framework* segnato dal Libro bianco dei trasporti e dalla relazione sulla cittadinanza dell'Unione che, nel pieno rispetto della Carta dei diritti fondamentali, risponde, *lato sensu*, all'esigenza di salvaguardare le diffuse istanze dei consumatori europei.

● Alla stregua delle considerazioni che precedono, non sorprenderà affatto che l'assetto normativo di questa riforma sia fermamente orientato - secondo le dichiarazioni della Presidenza di turno (lituana) - a introdurre cambiamenti davvero incisivi nell'alveo delle prerogative dei passeggeri, per un verso mediante la rimozione dei *gap* interpretativi nella risoluzione dei casi concreti e, per l'altro, instaurando un accettabile livello di condizioni in favore degli erogatori dei servizi aeroportuali (*stakeholder*).

● Orbene, riportando il discorso sulla dialettica che ha caratterizzato l'attività del *meeting consiliare*, ci appare, intanto, di indubbio interesse il fatto che numerose delegazioni abbiano pregiudizialmente messo in risalto il preminente "obiettivo" dei passeggeri di giungere alla destinazione finale e ricevere un adeguato *standard* di protezione nel corso (*a fortiori*, a seguito delle interruzioni) del proprio viaggio.

● Di qui, sono stati successivamente affrontati gli aspetti maggiormente significativi della *novella*-dettati dalla lettera dell'art. 1, che modifica il (primo) regolamento (CE) n. 261/2004 - dei quali occupa un indiscutibile ruolo di centralità il diritto alla "riprotezione" (*re-routing*), che garantisce al passeggero l'imbarco su voli alternativi effettuati - ed ecco il *quid novitatis* - anche da altri vettori (o di proseguire l'itinerario tramite differenti mezzi di locomozione, ove disponibili).

● A ben vedere, poi, il dialogo interministeriale si è imperniato su alcuni temi in *agenda* che, secondo un'ampia casistica della pertinente giurisprudenza, hanno determinato il verificarsi delle più frequenti *querelle* tra compagnie aeree, passeggeri e, sovente, altri soggetti cointeressati, nella fase di esecuzione delle norme comunitarie in vigore.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In questa cornice, si colloca il consistente pacchetto di misure - sulle quali nella circostanza è stata accuratamente richiamata l'attenzione da parte dei rappresentanti dei Trasporti - che concernono, *inter alia*, gli obblighi di "informazione" ed "assistenza", i criteri per la definizione del concetto di "circostanze eccezionali" in base al cui riconoscimento possono essere concessi i legittimi risarcimenti e, *last but not least*, i "meccanismi di gestione dei reclami" comprendenti le procedure degli "organismi nazionali" responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie (ONA).

Senonché, procedendo nella nostra sintetica disamina dei vari interventi, è d'obbligo citare le argomentazioni che, nel prosieguo della seduta, hanno costituito oggetto di un puntuale esame collegiale, *e.g.* i "ritardi prolungati e in pista", i negati imbarchi, la perdita delle coincidenze e, ancora, il "diritto ad azioni di regresso" e le limitazioni di responsabilità degli operatori aeroportuali, delle quali la proposta, invero, recepisce le decisioni della Corte di Giustizia dell'U.E. sui limiti fissati per le richieste di natura compensativa ⁽³⁾.

Del resto, nel corso della suddetta sessione non è mancata una parte di delegati che, in difesa della "competitività, abbia offerto spunti di netta critica sulle nuove disposizioni (verosimilmente) onerose in termini economici per vettori europei, specie con riferimento alla *vexata questio* delle "implicazioni finanziarie", ritenute "sproporzionate" in un mercato (interno) del settore oramai liberalizzato nell'UE.

In proposito, mentre alcuni ministri hanno manifestato aperto dissenso circa la prospettiva di "agganciare", nei casi di ritardo del volo, l'ammontare delle compensazioni ai prezzi del biglietto - in ragione di realistiche complicità (talvolta) a quantificarli, per converso, nell'opinione espressa da altri esponenti degli esecutivi nazionali si è avvalorata l'ipotesi di considerare ammissibile il ristoro pecuniario, in base al mero danno arrecato alle persone e ai beni trasportati.

Ciò detto, è appena il caso di annotare che muovendo sul fronte delle modifiche concernenti il (secondo) "regolamento (CE) n. 2027/1997" (contemplate dall'art. 2 della proposta), nel confronto tra

(3) Vedi, *ex pluribus*, Sent. della Corte (4^a Sez.) del 19/11/2009 cause riunite C-402/07 e C-432/07; vedi anche, in tema di risarcimenti, Sent. della Corte (G. S.) del 26/2/2013, causa C-11/11 e (3^a Sez.) del 31/1/2013 C-12/11



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● le differenti opinioni espresse durante il predetto consesso europeo (attraverso un *tour de table* impostato su circostanziati quesiti della presidenza), non sono state postulate osservazioni o riserve su singole fattispecie di rilievo.

● Si aggiunga, incidentalmente, che nel novero delle disposizioni dedicate alla “libertà commerciale” (fra le quali, ad esempio, le “condizioni” per l’ammissione in cabina dei bagagli a mano) sembrano meritevoli di attenzione - anche per l’assoluta attualità della problematica - quei profili di *security* derivanti dalle “norme internazionali e dell’UE” sebbene, nel disposto dell’art. 6 *quinquies*, 3° comma della bozza di proposta, si dovrebbe necessariamente richiamare il regolamento (UE) 185/2010) e non - come si legge per un veniale *lapsus* del compilatore - il “regolamento (CE) n. 820/2008”, in quanto abrogato.

● A completamento del breve *excursus* della discussione intavolata in seno alla predetta adunanza del Consiglio, preme rimarcare che alcune delegazioni hanno convenuto di rivedere le disposizioni potenzialmente idonee, *prima facie*, a “incoraggiare” i vettori a cancellare i voli o restringere l’offerta di quelli connessi ai viaggi intermodali.

● Al riguardo, va da sé che, nella logica della ineludibile interrelazione tra norme europee e internazionali, nei prossimi passaggi legislativi - a nostro avviso - le nuove formulazioni sui diritti dei passeggeri dovranno viepiù adattarsi alle prescrizioni dettate dalla Convenzione di Montreal, al difficoltoso campo applicativo anche *extra* - Unione della disciplina *de qua* e, da ultimo, alla direttiva sui pacchetti turistici denominati “tutto compreso”, presentata il 9 luglio 2013 dalla Commissione.

● Seguendo l’*iter* della proposta nei suoi più recenti sviluppi, interessa dar subito conto che il gruppo “Trasporti aerei” del Consiglio, nelle riunioni del novembre 2013, in parallelo alla attività della competente commissione parlamentare, è riuscito a elaborare un documento di “compromesso” (*progress report*) che il Consiglio (TTE) ha già avuto modo di valutare con attenzione in vista degli impegni decisionali che sul punto attendono le Istituzioni dell’Unione.

● Quanto alla latitudine dei relativi interventi correttivi che costituiscono oggetto della rivisitazione, possiamo agevolmente osservare l’avvenuta immissione, nel *corpus* regolamentare della originaria proposta, di una



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● nutrita gamma di modificazioni che investono entrambi i citati regolamenti (*i.e.* n. 261/04 e n. 2027/97).

● In sintesi, si tratta di autentiche novità incidenti su tematiche essenziali dell'intero impianto normativo come, segnatamente, le regole di applicazione, il grado della responsabilità dei vettori, le questioni aperte sui mancati collegamenti aerei, il riesame dell'accezione di "ritardo all'arrivo", i trattamenti equanimi da accordare ai passeggeri nel caso sia di voli cancellati che soggetti a durevoli ritardi e il differente approccio ermeneutico sul significato da attribuire (ancora, *hélas!*) all'inciso "circostanze eccezionali".

● Sul terreno delle delibere assunte dal Parlamento europeo, registriamo che la Commissione Turismo e Trasporti, il 17 dicembre 2013, ha approvato la relazione sulla proposta apportando al testo esaminato ⁽⁴⁾ numerosi emendamenti volti a consolidare, a beneficio dei passeggeri, il diritto alle informazioni, compensazioni ed assistenze, facilitando, nel contempo, i procedimenti sanzionatori nei confronti dei vettori inadempienti.

● Alla luce di questo contesto legislativo, pur positivamente apprezzando nella sostanza l'iniziativa intrapresa dalla Commissione, percepiamo, tuttavia, tangibili limiti congeniti nella forma del provvedimento di cui ci occupiamo, ovvero sia la perdurante sussistenza di (due) distinti strumenti comunitari che - sebbene innovati - continueranno a disciplinare una materia *in sé* omogenea e l'accentuata parcellizzazione delle norme intervenute a modificarla, secondo una impostazione dicotomica che chiude il varco al necessario coordinamento intertestuale.

● Di conseguenza, v'è plausibilmente da chiedersi, come riflessione conclusiva, se sia auspicabile promuovere, *de jure condendo*, la realizzazione di un (solo) "codice" integrato dei diritti dei passeggeri, coerentemente peraltro con le lungimiranti finalità sistematiche del progetto Codex UE, che possa assicurare una visione univoca del quadro complessivo degli interessi dei cittadini dell'Unione quali fruitori del trasporto aereo.

● (4) Approvazione con 37 voti (contrari 3) della relazione Georges Bach (PE 510.868); la votazione dell'Assemblea (plenaria) è prevista per il 4 febbraio 2014, onde consentire una negoziazione per l'accordo (in prima lettura) con il Consiglio, prima delle elezioni europee del maggio 2014.



SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA E ASSICURAZIONE. LE NOVITA' DELLA CIRCOLARE ENAC

*Anna Masutti
Professore Università di Bologna
Partner Ls Lexjus Sinacta*

*Marialisa Taglienti
LS Lexjus Sinacta, Bologna*



La liberalizzazione dei servizi di *handling* (intesi quale complesso delle attività di assistenza a terra dei passeggeri, delle merci e degli aerei) attuata dal D.Lgs. 18/99 ha sortito l'effetto di porre maggiore attenzione sui requisiti richiesti agli operatori aeroportuali. In particolare, a questi ultimi è consentito offrire i servizi di assistenza a terra negli aeroporti nazionali, previa attestazione di idoneità rilasciata dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), sulla base dei criteri dettati dal Regolamento per il rilascio del "Certificato di prestatore di servizi aeroportuali", che ha recepito i principi della direttiva comunitaria n. 96/67/CE.

I criteri dettati dalla direttiva per il riconoscimento - e la certificazione - dell'idoneità di prestatori di *handling* ineriscono, principalmente, al rispetto della legislazione sociale, alla garanzia di una situazione finanziaria sana, alla sicurezza degli impianti, delle attrezzature e degli aeromobili nonché ad un'adeguata copertura assicurativa rispetto ai rischi connessi all'attività da svolgere.

Allo scopo di specificare i requisiti già previsti dalla normativa dettata in materia, l'ENAC ha adottato, il 22 novembre 2013, la nuova circolare (APT-02B) sulla "Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra".

Il nuovo testo della circolare stabilisce che il deposito della domanda di certificazione per l'espletamento di servizi aeroportuali di assistenza a terra venga presentata presso la Direzione Aeroportuale dell'ENAC, competente per territorio, in linea così con il recente processo di decentramento delle attività di rilascio dall'Ente per l'aviazione civile.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Sono da segnalare, inoltre, l'introduzione delle linee guida sulla certificazione dei consorzi, nonché alcune importanti precisazioni dettate dalla circolare in tema di assicurazione.
- Quanto al primo profilo, l'espressa previsione della certificazione dei consorzi sembrerebbe rispondere alle esigenze dettate dalla prassi, attesa la forte presenza di questi in ambito aeroportuale.
- Quanto al secondo profilo, la circolare in commento stabilisce in primo luogo, l'obbligo di depositare copia delle lettere d'intenti o delle bozze di contratto in corso con i vettori (art. 8.1) e, in secondo luogo, di dimostrare di possedere una copertura assicurativa adeguata ai rischi connessi all'esercizio dell'attività, al tipo di mezzi e di servizi erogati.
- A tal riguardo, l'art. 8.2 precisa anche che, in base al combinato disposto dagli artt. 1229 e 2050 c.c., "*qualsiasi eventuale clausola di esonero dalla responsabilità contenuta nel contratto relativo allo svolgimento del servizio è nulla*".
- Tale previsione ha lo scopo di uniformarsi a diverse pronunce giurisprudenziali intervenute in materia che, da un lato, hanno ritenuto il prestatore di *handling* soggetto ad un regime di responsabilità particolare ed assoluto, (da qui l'espresso richiamo all'art. 2050 c.c. rubricato "*Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose*"), dall'altro, hanno sancito la radicale nullità delle clausole di esonero della responsabilità in caso di lesioni o pregiudizi per l'integrità fisica o morale di un essere umano, anche nei casi di c.d. "colpa lieve" (Cass. Civ. Sez III, 3 febbraio 1999, n. 915).
- L'esigenza di riprendere tali orientamenti, sino a farne un espresso richiamo nella Circolare in commento, nasce dalla circostanza che le società aeroportuali che svolgono servizi di *handling* adottano, nei rapporti contrattuali con i vettori, la regolamentazione contenuta nello IATA - SGHA (IATA, Standard Ground Handling Agreement), un accordo standard elaborato in sede IATA contenente una vera e propria clausola di esonero dalla responsabilità volta a manlevare l'operatore di *handling* non solo per i danni materiali, ma anche per quelli derivanti da danneggiamento, morte, ritardo, lesioni ed infortuni di persone che si trovino in ambito aeroportuale (art. 8.1. IATA - SGHA).
- L'ENAC ha dunque rilevato l'incompatibilità di tale disciplina con il nostro ordinamento, in considerazione, tanto della natura pattizia dell'Accordo IATA (che si applica solo se e nella misura in cui viene richiamato



dalle parti), quanto della natura imperativa della previsione di cui all'art. 1229 c.c., che sancisce la nullità di tutte le clausole che limitano in via preventiva la responsabilità.

Fatte tali precisazioni la circolare ribadisce la necessità per l'operatore che intenda ottenere l'autorizzazione ad erogare il servizio, di stipulare una polizza assicurativa con massimale unico per sinistro, sia per responsabilità civile verso terzi sia per danni a persone, evidenziando che nella stessa polizza devono sempre essere riportati gli aeroporti, così come il tipo di attività svolta.

Allo scopo di dimostrare la congruità del massimale è richiesta una perizia asseverata da depositare unitamente alla copia autentica del certificato di assicurazione presso la Direzione Aeroportuale.

La congruità dei parametri assicurativi è oggetto di stima periodica che viene svolta comunque in sede di rinnovo della certificazione.

Il testo in commento ha approfondito diversi aspetti legati al piano assicurativo, dettando una disciplina più precisa e puntuale rispetto a quella disposta dalla precedente circolare (APT - 02A, art. 6) in cui veniva richiesta soltanto la stipula di una polizza assicurativa, la cui adeguatezza era oggetto di valutazione in relazione al tipo di servizio da erogare, al coinvolgimento di uomini, mezzi e materiali ed alla identificazione delle matrici dei danni derivanti dagli incidenti.

 ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile		
CIRCOLARE		
SERIE AEROPORTI	Data 22/11/2013	APT - 02B
CERTIFICAZIONE E Sorveglianza DEI PRESTATORI DI SERVIZI AEROPORTUALI DI ASSISTENZA A TERRA.		
<small>Le Circolari contengono interpretazioni e metodi accettati di conformità a norme regolamentari. Esse sono contraddistinte da un numero progressivo, seguito da una lettera che evidenzia le successive revisioni. L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è puramente indicativa della materia in essa trattata. L'applicabilità di una Circolare ai diversi soggetti (operatori, prestatori aeroportuali, etc.) deve essere decisa dai contenuti di essa.</small>		



L A FUTURA REGOLAMENTAZIONE EUROPEA DEGLI APR

Il tema degli aerei pilotati da remoto (APR) per usi civili rappresenta un settore in forte sviluppo. Il termine internazionale è Remotely Piloted Aircraft System (RPAS).

La Commissione Europea e gli Stati Uniti sono impegnati in una gara per disegnare un quadro normativo del settore che permetta a questi aerei di volare nello spazio aereo comune.

Il 6 luglio 2012 la Commissione Europea, su pressione dell'industria europea, e in particolare di quella italiana, ha costituito l'European RPAS Steering Group incaricato di redigere una Roadmap per giungere rapidamente alla definizione del quadro normativo che riguarda la certificazione, le tecnologie richieste per gli standard di sicurezza e l'impatto sociale. Quest'ultimo tema comprende gli aspetti di responsabilità, assicurazione, difesa della privacy e valutazione del rischio.

All'European RPAS Steering Group hanno partecipato alcuni rappresentanti dell'industria aerospaziale e delle maggiori istituzioni europee del settore. Tra essi sono stati selezionati anche dei rappresentanti italiani considerato l'impegno del nostro Paese nel promuovere iniziative finalizzate ad una efficace regolamentazione degli APR in Europa.

Il 20 giugno 2013, in occasione del salone aeronautico di Le Bourget, la Commissione Europea ha presentato i tre ponderosi volumi che formano la Roadmap degli RPAS.

Pubblichiamo in questo numero della Rivista una breve analisi che riprende alcuni aspetti assicurativi della Roadmap e ricorda quello che è stato fatto dalla FAA americana e dall'ICAO ed inoltre un'analisi del Regolamento ENAC del 16 dicembre 2013 che introduce una specifica normativa di settore.

Aggiungiamo che la Roadmap suggerisce la revisione del Regolamento 785/2004/CE sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, che nel testo in vigore non contempla gli RPAS.

Su questo tema in un prossimo numero della Rivista pubblicheremo un intervento di un membro del RPAS Steering Group.

A.M.



THE EUROPEAN AND AMERICAN ROADMAPS ON RPAS, A REVIEW

We thank Arthur Flieger for allowing the publication of the article

Arthur Flieger
www.fliegerlaw.com
Flieger@fliegerlaw.com



- The European RPAS Roadmap was presented by the European RPAS Steering Group on June 20th 2013. It covers the development and integration into non-segregated airspace of civil RPAS in the next 15 years.
- The roadmap is articulated in three pillars: research and development; safety regulation and technical standardisation; and complementary measures including privacy and data protection, insurance and liability.
- Based on the Roadmap and the recommendations it contains, the European Commission is due to present specific proposals towards implementation with integration of civil RPAS into civilian airspace from 2016 onwards. The use of RPAS can only be allowed if the responsibilities for the operation and the liability in case of damage to third parties are clearly defined and RPAS activities covered by adequate insurance schemes.
- On issues of liability and insurance, the Roadmap calls for a clear liability regime and an adequate insurance obligation to be put in place. The Civil Aviation Authorities responsible for RPAS operations authorisation are called upon to ensure that these features are provided. This requires, as a first step, an analysis of the existing legal framework for third party liability (damage on the surface and in the air) and the current state of insurance practices, in order to make recommendations for the development of future RPAS regulations and the necessary related insurance. Exchange of experience and best practices among national aviation authorities is also highlighted in this context.
- There is a consensus that third party liability for damage caused by RPAS should be developed on the basis of the principles for manned



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- aviation. Automation creates an additional level of complexity to the question of responsibility and liability. However, legal experts have concluded that strict liability will fall on the operator of the RPAS. The competent authorities have to ensure that the operators comply with the applicable national and/or European rules and regulations.
- As in the case of manned aircraft, a pre-condition for the issuance of an operating licence by Member States should be the proof of insurance.
- Insurance requirements for air carriers and aircraft operators are defined by Regulation (EC) No. 785/2004 which covers the liability of the operator for passenger, baggage, cargo and third parties. The Regulation also covers the risks related to acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion. The Regulation applies to the commercial utilisation of all kind of RPAS. It does not apply, however, to state aircraft. RPAS operated by public authorities are therefore exempted from insurance requirements.
- Issued 9 years ago, this Regulation does, however, not take into account the specificities of RPAS. It requires some adaptations to better address the real risks related to the commercial and corporate exploitation of RPAS (i.e. limitation to third parties damage, introduction of further categories to accommodate different classes of RPA below 500 kg, adaptation of risk levels to the flight characteristics of the very light RPAS, etc.), as highlighted by the recent fitness check performed on this regulation.
- Insurance products for RPAS exist, but given that most RPAS missions are currently carried out by state aircraft, demand for such products is limited. Whereas the methodology for the calculation of premiums for large RPAS is comparable to that for manned aircraft (based on weight), this methodology would need to be adapted to also cover light RPAS.
- **United States - FAA**
- In the FAA Modernization and Reform Act of 2012, Congress asked the FAA to adopt rules and develop plans to begin integrating UAS into the National Airspace System, safely and efficiently, by 2015. As it stands, the FAA permits public entities to operate UAVs only through a Certificate of Authorization and only for certain purposes. The FAA's next step, scheduled for the first quarter of 2014, is to publish a proposed rule for small UAVs (55 pounds and under).
- On November 7, 2013, the Federal Aviation Administration (FAA) issued long awaited plans for integrating Unmanned Aircraft Systems (UAS)



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

into the National Airspace System. This document includes a plan, roadmap, and a privacy requirements element.

The Roadmap identifies many of the technical distinctions between manned aircraft and UAS and anticipates rulemaking activity the agency will undertake to integrate UAS. According to the FAA, its current regulations do not consider many of the unique aspects of UAS operations. As an example, the Roadmap indicates that certification requirements, airworthiness standards and other criteria will be established for UAS control stations and data links—in addition to standards for the UAV themselves and their pilots. This would represent a meaningful expansion in scope of the FAA’s certification and oversight activity with a concomitant demand on its resources. It will be important for stakeholders to monitor and also participate in FAA rulemaking proceedings.

The Comprehensive Plan is a high-level document setting forth inter-agency goals and a notional timeline for integration. Other agencies mentioned in the plan include the Department of Homeland Security, NASA and the Department of Defense.

Among other things, the Comprehensive Plan contemplates Routine Civil UAS Operations by 2020. It also calls for specific administrative actions such as approvals of ground based and also airborne sense-and-avoid operations for UAS.

At state level, many state legislatures are debating if and how UAS technology should be regulated, taking into account privacy concerns, the benefits of their use and their potential economic impact. In 2013, 43 states introduced 118 bills and resolutions concerning UAS issues. So far, 16 bills have been enacted in 13 states and 14 resolutions have been adopted in 10 states. Common issues addressed in the legislation include defining what a UAS or drone is, their use by law enforcement or other state agencies, their use by the general public, the formation of study committees and Federal Aviation Administration (FAA) test site application process.

Global level - ICAO

ICAO is in the process of developing its long awaited regulatory framework for integration of unmanned aerial vehicles (UAVs). So far ICAO’s UAS Study Group has produced Circular 328 (2011) on UAS and amended Annexes 2, 7 and 13 to the Chicago Convention to accommodate RPAS intended to be used by international civil aviation.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The Circular (i.e. technical information of interest to states) contains an overview of the applicable UAS ICAO framework, terminology, legal considerations (re Articles of the Convention), operations (rules of the air, ATM, SAR, AVSEC, aerodromes, environment), equipment (aircraft, remote pilot station, ANS infrastructure) and personnel (remote pilot, ATCO).
- The initial set of standards contained therein defines an RPAS as a remotely piloted aircraft plus one or more remote piloting stations, flown by remote pilots who work for an RPAS operator. Furthermore, a RPAS has to have a certificate of airworthiness that goes to the aircraft, not the system, but which only goes to the aircraft if it is evaluated as a system. The RPAS operator must be certificated - akin to an air operator certificate - and the remote pilot has to be licensed.
- ICAO is working on an RPAS guidance manual (replacing circular 328) to be published in early 2014, in advance of the related standards. It will cover requirements for certificates of airworthiness, RPAS approval, operator certification, and new lines of distinction between airworthiness, maintenance and operations.
- In 2016-18, ICAO plans to issue SARPs (standards and recommended practices) and PANs (procedures for air navigation) for aircraft, operators, licensing, sense-and-avoid, communications, and basic air traffic management (ATM) procedures for RPAS. In 2020-23, the SARPs will be refined to add aerodrome requirements and expanded ATM procedures. According to the UAS Study Group, by 2028 ICAO aims to have all the requirements to operate RPAS in all classes of airspace and aerodromes, in place.





REGOLAMENTO ENAC SUI MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO DEL 16 DICEMBRE 2013: ALCUNI PROFILI DI RILEVANZA ASSICURATIVA

Andrea Lanzaro
Funzionario Procuratore
Generali Italia



Dopo un periodo di consultazione avviato nel dicembre 2012 e durato diversi mesi nel corso dei quali l'ENAC ha ricevuto centinaia di commenti e organizzato tre *workshop* a cui hanno partecipato oltre trecento persone, il 16 dicembre 2013 il Consiglio di Amministrazione dell'Ente ha deliberato il Regolamento sui Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto (APR).

Il Regolamento, che verrà seguito a breve da una Circolare applicativa e da un ulteriore apposito *workshop*, entrerà in vigore dopo 60 giorni dalla sua pubblicazione sul sito dell'ENAC www.enac.gov.it (sullo stesso portale è disponibile il testo nonché un'interessante intervista al Direttore Standardizzazione Sicurezza dell'Ente che ha seguito la redazione).

Trattasi di una normativa da tempo particolarmente attesa dal sempre crescente numero di operatori, costruttori, addetti ai lavori e appassionati che sino ad oggi nello svolgimento della propria attività si dovevano confrontare con un quadro normativo lacunoso e di complessa interpretazione.

L'ENAC è stata una delle prime autorità europee ad emanare, in attuazione dell'art. 743 del Codice della Navigazione, una specifica normativa del settore. Come noto peraltro non esiste ancora ad oggi una regolamentazione uniforme, sia a livello europeo che internazionale, in materia di APR con massa inferiore a 150 Kg. (mentre quelli con massa superiore ai 150 Kg sono già richiamati dal Regolamento (CE) n. 216 del 2008 recante "regole comuni del settore dell'aviazione civile e che istituisce un'agenzia europea per la sicurezza aerea"). Proprio a tale proposito nell'ottica di una possibile normativa uniforme in materia è in corso



● un'articolata attività di indagine e studio in ambito UE finalizzata alla raccolta e alla valutazione delle informazioni tecniche, commerciali, e giuridiche presso istituzioni, operatori, associazioni di categoria, enti, addetti ai lavori.

● Oggetto del presente breve scritto è esclusivamente quello di segnalare, senza pretesa alcuna di completezza, al sottoscrittore aviazione - che a breve si troverà a dover dare riscontro alla crescente domanda di assicurazione proveniente da migliaia di operatori e appassionati di APR - alcuni degli aspetti della normativa di rilievo assicurativo.

● In particolare, ripercorrendo l'impostazione del Regolamento, si sottolineeranno taluni degli elementi che, ad avviso di chi scrive, possono costituire uno spunto di riflessione sia nella fase di valutazione del rischio che in quella di redazione ed esecuzione del contratto di assicurazione della responsabilità civile verso terzi dell'Aeromobile a Pilotaggio Remoto.

● Per un'analisi approfondita della normativa si rimanda ovviamente al testo del Regolamento e al prezioso contributo che giuristi, esperti ed operatori del settore certamente non mancheranno di fornire nei prossimi mesi.

● **Nozione e Distinzione degli APR**

● Come noto ai sensi dell'art. 743 del Codice della Navigazione sono considerati aeromobili anche i mezzi aerei a pilotaggio remoto definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa.

● Il Regolamento distingue, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del Codice della Navigazione, i mezzi aerei a pilotaggio remoto in due principali tipologie:

● **i Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR):** ovvero i MAPR impiegati o destinati all'impiego in operazioni specializzate o in attività sperimentali a cui appunto si applicano le previsioni del C.N.

● e

● **gli Aeromodelli:** i quali sono utilizzati esclusivamente per impiego ricreazionale e sportivo e non sono considerati aeromobili ai fini del loro assoggettamento alle previsioni del C.N.



● In questa sede ovviamente interessa solo la disciplina relativa ai SAPR lasciando eventualmente l'esame di quella in materia di aeromodelli e aeromodellismo agli operatori di altri rami dell'assicurazione non prettamente *aviation*.

● Applicabilità del Regolamento

● Il Regolamento si applica alle operazioni dei SAPR di competenza dell'E-NAC ai sensi del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (CE) n. 216/2008 ovvero ai SAPR di massa massima al decollo non superiore a 150 Kg e a quelli progettati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e alle attività degli aeromodelli.

● Non sono, tra gli altri, assoggettati al Regolamento i SAPR di Stato (di cui agli articoli 744, 746 e 748 del C.N.), quelli per i quali il pilota non ha la possibilità di intervenire nel controllo del volo, quelli che svolgono attività in spazio chiuso (*indoor*) e infine quelli costituiti da palloni.

● Definizioni

● Di particolare interesse ai fini della valutazione del rischio e soprattutto in ottica dell'eventuale redazione di un testo di polizza sono le definizioni introdotte dal Regolamento tra le quali si segnalano quella di "Aeromobile a pilotaggio remoto", "Aeromodello", "Aree congestionate", "Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto".

● Altre definizioni, come quella di "Operazioni Specializzate", appaiono a mio avviso piuttosto generiche e foriere di dubbi interpretativi mentre altre (per es. quella di "operatore" e di "operazioni di volo critiche") vanno ricercate nel corpo del testo o desunte dallo stesso.

● Autorizzazione ad operare

● Di primario interesse, soprattutto ai fini della valutazione del rischio, appare il sistema delineato dal Regolamento al fine di determinare i requisiti e le condizioni per l'ottenimento delle autorizzazioni ad operare e di accesso allo spazio aereo.

● In buona sostanza a riguardo la normativa, che almeno nelle intenzioni appare improntata a criteri di *risk based approach*, suddivide i SAPR in due categorie a seconda della massa massima al decollo:

- ○ inferiore a 25 Kg
- ○ uguale o maggiore a 25 Kg.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Per la prima categoria di SAPR la normativa si fonda sul concetto di autocertificazione per tutte le attività di volo definite “non critiche”.

In pratica in tali casi la capacità dell’operatore di rispettare gli obblighi del Regolamento viene semplicemente dichiarata dallo stesso all’ENAC che, sollevato da particolari accertamenti tecnici preventivi, si limita a verificare che la dichiarazione contenga tutte le informazioni richieste e quindi a prendere atto della documentazione allegata alla dichiarazione. Se la verifica ha esito positivo l’Ente ne dà informativa al richiedente mentre nel caso contrario chiede ulteriori informazioni o, se necessario, effettua ispezioni.

Per le operazioni di volo critiche si richiede invece un’apposita autorizzazione dell’ENAC che, alla luce della valutazione della dichiarazione presentata dall’operatore, stabilisce gli eventuali ulteriori accertamenti necessari tenendo conto del tipologia del sistema, della criticità dell’attività di volo e degli scenari di operazione.

Tra le operazioni di volo critiche si annoverano certamente, tra le altre, il sorvolo di aree congestionate, urbane, infrastrutture, impianti industriali, linee ferroviarie etc.. (per la definizioni della criticità o meno delle operazioni si rinvia all’art. 8 del Regolamento).

Tutti i SAPR devono in ogni caso essere dotati di un Manuale di Volo e inoltre, per effettuare operazioni specializzate, l’operatore deve disporre di un’adeguata organizzazione tecnica e dotarsi di un manuale delle operazioni che definisca le procedure necessarie per la gestione delle attività di volo e di manutenzione del sistema.

Certificazioni di tipo ristretto possono essere rilasciate solo se è prevista la costruzione in serie e in ogni caso la conformità di ciascuna unità prodotta deve essere attestata dal costruttore mediante apposita dichiarazione. Autorizzazioni e dichiarazioni rimangono valide purché le operazioni di volo vengano svolte nell’ambito e alle condizioni delle stesse, e decadono nel caso di modifiche al sistema, di incidenti o nel caso di operazioni non conformi.

A differenza di quanto avviene per gli aeromobili tradizionali, la dichiarazione o l’autorizzazione è comunque unica ovvero copre tutti gli aspetti inerenti la sicurezza delle operazioni del SAPR stesso ovvero mezzo aereo, operazioni di volo e piloti.



● Si segnala infine che le autorizzazioni saranno pubblicate sul sito dell'E-NAC a beneficio di tutti i soggetti interessati.

● Per i SAPR di peso superiore ai 25 Kg. è invece sempre prevista una certificazione del mezzo (Permesso di Volo al SAPR oppure Certificato di Navigabilità Ristretto nel caso di SAPR in possesso di un Certificato di tipo ristretto) e richiesta una specifica autorizzazione all'operatore indipendentemente dalla tipologia di attività svolta. Si mantiene in pratica la regolamentazione in uso per gli aeromobili tradizionali (*rectius* con pilota a bordo) ovvero certificazioni di aeronavigabilità e autorizzazioni all'impiego.

● Ai fini del rilascio dell'autorizzazione l'operatore è tenuto tra l'altro ad attestare di: disporre di una organizzazione tecnica ed operativa adeguata, aver nominato un responsabile tecnico per la gestione delle operazioni, della aeronavigabilità e dell'addestramento, aver predisposto un manuale delle operazioni, aver stabilito un programma di manutenzione adeguato sulla base delle istruzioni del costruttore.

● Identificazione e registrazione

● Gli APR con massa al decollo uguale o maggiore ai 25 Kg. che effettuano attività all'interno dello spazio aereo italiano vengono registrati dall'E-NAC mediante iscrizione non nel R.A.N come gli altri aeromobili ma nel

● Registro degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto con l'apposizione di marche di registrazione dedicate che vengono apposte anche sulla stazione di controllo a terra. Inoltre viene apposta una targhetta di identificazione su mezzo e stazione.

● I SAPR con massa inferiore ai 25 Kg. devono essere invece identificati - a carico dell'operatore - solo attraverso l'apposizione di una targhetta riportante i dati identificativi sul mezzo aereo e sulla stazione di terra. La targhetta sarà comunque riportata sull'autorizzazione/approvazione dell'ENAC.

● Segnalazione di incidenti

● Il Regolamento pone a carico dell'operatore di SAPR, di entrambe le categorie di massa e per ogni tipo di operazioni di volo, il preciso obbligo di segnalare gli incidenti e gli inconvenienti gravi che si dovessero verificare e gli eventuali danni provocati a persone o cose.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Inoltre per i SAPR di massa uguale o superiore ai 25 kg. l'obbligo di comunicare all'ENAC ogni incidente e inconveniente grave viene esteso anche al costruttore, all'organizzatore di progetto, al pilota e al manutentore secondo le rispettive competenze e responsabilità.

In tal modo appare concretamente auspicabile l'elaborazione nel breve termine di un primo *data base* indispensabile, non solo a fini assicurativi, per la definizione della *loss history* del singolo sistema ed operatore.

Assicurazione

L'aspetto assicurativo viene regolato dal Regolamento in maniera espressa all'art. 20 "*Assicurazione*".

In sostanza si introduce quale condizione indispensabile ad operare un SAPR la stipulazione - e la validità - di una "*assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e non inferiore ai massimali minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del Regolamento (CE) n. 785/2004*".

Come noto il Regolamento (CE) n. 785/2004 all'art. 7 richiede ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili un'assicurazione per la responsabilità verso i terzi minima, per ciascun aeromobile e per incidente (rischi ordinari e c.d. rischi guerra), a seconda del MTOM. Per esempio, per quanto riguarda le fasce di peso più basse, si richiede un massimale minimo di 0,75 milioni di DSP per aeromobili di MTOM inferiore a 500 Kg. e di 1,5 milioni di DSP per quelli inferiori a 1.000 Kg.

Considerata, in maniera assolutamente ipotetica, l'attuale diffusione e tipologia dei MAPR nel nostro Paese è ragionevole ritenere che la gran parte delle assicurazioni di responsabilità civile verso terzi che saranno stipulate in adempimento del Regolamento potranno teoricamente richiedere un massimale minimo di € 1.000.000 circa per evento.

Tale importo andrà poi rivalutato, e in caso adeguato, tenendo conto della tipologia del mezzo assicurato, dell'attività di volo, dell'area delle operazioni, dell'esperienza del pilota, della *loss history* etc..

Non si esclude quindi che potrà essere opportuno stipulare assicurazioni con massimale anche quattro o cinque volte più elevato del minimo imposto dal Regolamento n. 785/2004.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Probabilmente l'ENAC non ha ritenuto necessario regolare in maniera specifica e più dettagliata la materia assicurativa in quanto ha considerato applicabile ai SAPR la normativa interna e internazionale vigente per gli aeromobili tradizionali in materia di assicurazioni aeronautiche della responsabilità civile verso i terzi.

Considerato che l'art. 743 del C.N. include nella nozione di aeromobile i MAPR, troveranno inoltre, a mio avviso, applicazione - per quanto compatibile con le modalità di utilizzo di questo aeromobile - anche altri istituti giuridici fondamentali in materia quali: l'azione diretta per il risarcimento del danno del terzo danneggiato verso l'assicuratore, il regime della responsabilità dell'operatore verso i terzi alla superficie o in caso di urto, la limitazione del risarcimento complessivo dovuto dall'operatore, l'opponibilità, o meno, di eccezioni, l'azione di rivalsa dell'assicuratore verso l'operatore, il regime della prescrizione etc..

Pur condividendo in linea di massima tale impostazione da una prima lettura sarebbe probabilmente a mio parere stato opportuno approfondire taluni aspetti tra i quali per esempio:

- specificare, per quanto possibile, i parametri oggettivi, oltre al MTOM, da utilizzare per valutare la congruità del massimale anche in relazione alla tipologia del mezzo e delle attività di volo. Non limitarsi quindi a richiedere genericamente all'operatore una copertura "adeguata allo scopo" rimettendo in sostanza allo stesso la delicata valutazione di congruità/adeguatezza dell'assicurazione tenuto peraltro conto che al momento la comunità scientifica non ha accertato in via chiara ed esclusiva il collegamento tra il rischio di danno in caso di incidente ed il peso;
- chiarire le modalità e i termini con cui si debba fornire la prova del contratto di assicurazione. In assenza di specifiche indicazioni, applicando per analogia la normativa vigente, l'operatore sarà a mio avviso tenuto a dimostrare il rispetto dei requisiti assicurativi depositando un certificato di assicurazione o fornendo altra prova all'ENAC probabilmente già al momento della dichiarazione/ richiesta di autorizzazione ad operare. Come noto per gli aeromobili tradizionali il certificato viene redatto sulla base di uno standard allegato alla circolare ENAC EAL17A del 2011 che in caso di utilizzo per i SAPR dovrà certamente essere rivisto ed adeguato;
- chiarire il rapporto tra l'ambito di applicazione del Regolamento 785, che al punto b) dell'art. 2 esclude l'applicazione agli aeromobili



con un MTOM inferiore ai 20 kg., ed il Regolamento ENAC che invece non sembra prevedere esenzioni o deroghe all'obbligo assicurativo.

- Lasciamo infine al lettore più attento e interessato, oltre che ad operatori e tecnici, la disamina delle pur importanti norme in materia di regole dell'aria, manutenzione, piloti, security, privacy, aeromodelli nonché sospensione e revoca delle autorizzazioni e certificazioni in quanto di impatto meno diretto sull'assicurazione della responsabilità civile.

● Conclusioni

● Il Regolamento ENAC costituisce senza dubbio un primo importante passo per la disciplina di un fenomeno in grande sviluppo ma allo stesso tempo appare altrettanto chiaro che la normativa dovrà essere arricchita e completata nel tempo, alla luce della prassi operativa e dell'applicazione concreta, auspicabilmente in un'ottica uniforme a livello europeo.

- Dal punto di vista dell'assicuratore è ragionevole ritenere che le principali compagnie operanti in Italia nel settore delle assicurazioni aeronautiche, sebbene non sottoposte all'obbligo a contrarre, saranno certamente in grado di dare, come sempre, un positivo riscontro alla domanda assicurativa fornendo le soluzioni più adatte che saranno in grado di contemperare le esigenze di sicurezza e tutela con la sostenibilità dei costi e lo sviluppo del settore. Ovviamente dovrà essere studiata e redatta una documentazione contrattuale *ad hoc* (polizza, questionario, clausolaro integrativo, etc...) magari mutuando parzialmente il *wording* dai capitoli di polizza in uso sul mercato per l'assicurazione della RC dell'aeromobile (sez. RC verso i Terzi).

- Solo il passare del tempo e l'esperienza operativa consentiranno poi ai sottoscrittori aviazione di elaborare dei tassi di premio, adatti ad ogni esigenza ed economicamente sostenibili per entrambe le parti, sviluppare i criteri di analisi dei principali parametri del rischio e indicare le possibili misure di *loss prevention* e riduzione del rischio.

● Auspichiamo infine che tutti i gli attori della filiera sappiano interpretare al meglio il "fenomeno APR" e cogliere al volo una delle rare occasioni di sviluppo che negli ultimi tempi si presentano per il nostro *business* in un scenario di mercato da anni in sofferenza per la sfavorevole congiuntura economica di riferimento.



A LCUNE RIFLESSIONI IN MATERIA DI POLIZZE DANNI PER CONTO

Alessandro Morelli
Direttore Marine & Aviation
AXA Corporate Solutions



Le polizze danni sulle merci stipulate dai vettori o dagli spedizionieri per conto degli aventi diritto al carico sono, come noto, fortemente diffuse sul mercato assicurativo italiano, posta la propensione da parte delle Aziende – soprattutto se medio-piccole – ad affidare all’operatore del trasporto l’incarico di assicurare la merce, piuttosto che provvedere alla stipula in proprio del contratto assicurativo. Questo orientamento dell’Assicurato si concreta appunto nel conferimento da parte di quest’ultimo all’operatore del trasporto (sia esso vettore o spedizioniere) del mandato ad assicurare la merce, meccanismo questo previsto e disciplinato dal Codice Civile all’art. 1891 (“Assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta”). Molteplici sono le problematiche e le particolarità insite nel meccanismo dell’assicurazione per conto di chi spetta e non è questa la sede per evidenziarle e tantomeno per approfondirle. Vi è tuttavia un aspetto in materia di mandato ad assicurare – e specificamente i cosiddetti “mandati indiretti” - sul quale vorrei proporre una riflessione.

Mi riferisco alle situazioni in cui il proprietario della merce (o il titolare dell’interesse assicurabile, se diverso dal proprietario) conferisce mandato ad assicurare al vettore contrattuale ma questi, anziché adempiere il mandato e stipulare la polizza, contestualmente al subappalto del trasporto ad un altro vettore, trasferisce a quest’ultimo anche il mandato ricevuto ad assicurare le merci contro i danni derivanti dal trasporto.

Su un piano generale, il mandato è una forma contrattuale disciplinata dal Codice Civile e la sostituzione del mandatario è situazione prevista e codificata dall’art. 1717 C.C. (sostituto del mandatario), che stabilisce che “Il mandatario che, nell’esecuzione del mandato, sostituisce altri a



● *sé stesso, senza esservi autorizzato o senza che ciò sia necessario per la natura dell'incarico, risponde dell'operato della persona sostituita. (...omissis...). Il mandante può agire direttamente contro la persona sostituita dal mandatario."*

● Il sostituto risponde quindi come condebitore in solido con il mandatario rispetto al mandante, ma la sostituzione si può ritenere lecita se essa, pur non essendo stata autorizzata, non risulti vietata dall'accordo tra mandante e mandatario.

● Di conseguenza, mi pare di per sé ammissibile anche dal punto di vista giuridico che la polizza per conto venga stipulata non dal mandatario originario ma da un suo sostituto: ferma la responsabilità solidale dei due mandatari nei confronti del mandante originario, la sostituzione non influisce sulla validità della polizza stipulata in base a tale mandato indiretto.

● Posto quanto sopra, un'apparente contraddizione potrebbe rilevarsi fra il principio dell'art. 1717 C.C. - su cui si basano le considerazioni di cui sopra circa la legittimità del mandato indiretto - ed il noto principio "delegatus delegare non potest", che sembrerebbe far considerare invece come illecito il trasferimento del mandato ricevuto dal mandatario originario ad un terzo.

● Per sciogliere tale apparente contraddizione occorre tuttavia considerare che, se il principio del "delegatus delegare non potest" trova certamente applicazione nell'ambito del diritto pubblico, la dottrina è invece divisa circa l'applicabilità dello stesso a fattispecie di diritto privato, qual è il contratto assicurativo.

● Al riguardo è interessante fare riferimento ad una sentenza della Corte di Cassazione che ha asserito che *"Il principio "delegatus delegare non potest" può trovare rigorose applicazioni solo nel campo del diritto pubblico, salvo le esprese deroghe legislative, ma non opera nel campo del diritto privato, dove, se non è ammessa la delega di determinate potestà o attribuzioni (ad es. potestà dei genitori), è tuttavia consentito il conferimento di singoli poteri rappresentativi nel rapporto con i terzi..."* (Cass. Civ. 23-04-1980, n. 2663).

● Sulla base di quanto sopra, mi sembra quindi si possa concludere che un mandato ad assicurare ricevuto da un operatore del trasporto (da parte



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

di un interessato al carico) e da questi trasferito ad un secondo o terzo vettore consenta a quest'ultimo di stipulare una polizza per conto, non essendo tale sostituzione vietata dall'art. 1717 C.C. e non applicandosi a tale fattispecie di diritto privato il principio "delegatus delegare non potest".

Un problema operativo può aprirsi – con impatto soprattutto sul piano probatorio – in relazione alla forma con la quale il mandato viene conferito, e ciò indipendentemente dalla natura del mandato, sia esso diretto o indiretto.

Le polizze assicurative normalmente richiedono che il mandato ad assicurare sia conferito in forma scritta, e ciò è certamente opportuno per facilitare la verifica del conferimento del mandato stesso e quindi l'operatività della garanzia danni per conto.

A ciò si aggiunga che – per la stessa finalità di evitare possibili contenziosi - in molti casi anche le condizioni contrattuali predisposte dai trasportatori prevedono esplicitamente che il mandato ad assicurare debba essere conferito per iscritto dal mandante ed accettato dal mandatario.

Tuttavia occorre considerare che il Codice Civile non richiede la forma scritta per il mandato e pertanto, a mio avviso, nella misura in cui il trasportatore che ha stipulato un polizza danni per conto possa dimostrare (non necessariamente attraverso un vero e proprio mandato scritto) di aver ricevuto l'incarico di provvedere alla stipula, la polizza stessa può ritenersi legittimamente stipulata.

Tale assunto sarebbe in realtà discutibile, se si seguisse il principio secondo il quale il mandato a compiere atti giuridici per i quali la legge prescrive una determinata forma (ad substantiam o ad probationem) debba assolvere ad analogo requisito formale.

Come noto, per il contratto di assicurazione è richiesta la forma scritta ad probationem ("Il contratto di assicurazione deve essere provato per iscritto" art. 1888 C.C) e di conseguenza, in base al suddetto assunto, il conferimento del mandato alla stipula di polizza danni per conto dovrebbe essere provato con analogo forma.

Secondo la dottrina prevalente tuttavia tale corrispondenza formale è richiesta solo nel caso di mandato con rappresentanza (ed in tal caso



assolta con il conferimento di procura) e, per esempio, nella compravendita di immobili: di conseguenza il conferimento scritto del mandato alla stipula di polizza danni per conto non sarebbe requisito di per sé necessario, visto che tale mandato è senza rappresentanza.

A conclusione sul punto mi sembra interessante richiamare una recente sentenza della Corte di Cassazione che, occupandosi nel caso di atti relativi a diritti reali su beni immobili, ha stabilito che *“la forma scritta (del mandato, ndr) è richiesta a pena di nullità per gli atti relativi a diritti reali su beni immobili per esigenze di responsabilizzazione del consenso e di certezza dell’atto ... La forma scritta non può considerarsi invece prescritta anche per il contratto di mandato in sé, perché da questo deriva soltanto, tra mandante e mandatario, l’obbligazione di eseguire il mandato, la cui mancata conforme esecuzione lo espone unicamente a responsabilità per danni (Cass. Civ., sez III, n. 20051, 2/9/2013).*

La richiesta di forma scritta per il mandato non sembra quindi rispondere ad un obbligo giuridico, bensì ad un’esigenza pratica di più agevole gestione del reclamo e dell’indennizzo.

Al di là di quanto sopra esposto – e delle possibili differenti posizioni in relazione alla prova dell’esistenza del mandato ad assicurare – una diversa e successiva problematica si pone, anche qui a prescindere dalla natura diretta o indiretta del mandato, in relazione all’appropriata individuazione del soggetto cui spetti l’indennizzo assicurativo.

Al riguardo è pacifico che il vettore, in quanto contraente della polizza per conto, non ha titolo a richiedere l’indennizzo assicurativo; infatti, anche sulla polizza per conto, l’indennizzo spetta al titolare dell’interesse assicurato, che in nessun caso potrà essere identificato con il trasportatore che ha stipulato la polizza danni per conto.

Il contraente potrà ricevere l’indennizzo di polizza solamente qualora il titolare dell’interesse assicurato abbia espresso il proprio consenso al riguardo, così come esplicitamente previsto dall’articolo 1891 C.C.: *“I diritti derivanti dal contratto spettano all’assicurato e il contraente, anche se in possesso della polizza, non può farli valere senza espresso consenso dell’assicurato medesimo”.*

Non è tuttavia del tutto pacifico in che modo il consenso dell’assicurato debba essere espresso (i giudici si sono pronunciati al riguardo in nume-



rosi casi), mentre frequente è il caso che il contraente vettore subisca l'addebito da parte del proprietario della merce, spesso sotto forma di compensazione sui noli dovuti, e cerchi quindi di far valere i diritti di polizza.

E' quindi opportuno dal punto di vista operativo che la polizza per conto - riprendendo di fatto il disposto del Codice Civile - esplicitamente preveda che l'indennizzo possa essere pagato al Contraente a condizione che l'avente diritto ne dia esplicito consenso scritto, confermando altresì al contempo di non beneficiare di altre assicurazioni.

L'importanza di tale aspetto risulta immediatamente evidente se si considerano le potenziali conseguenze per l'assicuratore che abbia corrisposto l'indennizzo ad un soggetto che, seppur reclamante, non era titolato a riceverlo: si pensi alla possibilità di dover poi corrispondere nuovamente l'indennizzo ad altro reclamante effettivamente titolato ovvero al pregiudizio dell'azione di rivalsa per l'impossibilità di surrogarsi nei diritti dell'effettivo avente diritto.

In conclusione, per tenere conto delle varie problematiche che ho tentato di evidenziare, una polizza per conto dovrebbe contenere i seguenti elementi contrattuali:

- precisazione che la garanzia assicurativa Danni per Conto deve intendersi operante sia per trasporti per i quali il Contraente abbia ricevuto mandato ad assicurare da parte del proprietario delle merci e/o del titolare dell'interesse assicurato sia per trasporti affidati alla Spett.le Contraente - in relazione allo svolgimento della sua attività di vettore - da parte di altro vettore/spedizioniere/società di logistica, che a sua volta abbia ricevuto mandato ad assicurare da parte del proprietario delle merci ("mandato indiretto");
- previsione che, in caso di danno, l'indennizzo potrà essere pagato al Contraente solamente a condizione che l'avente diritto ne dia esplicito consenso scritto e confermi di non beneficiare di altre assicurazioni per lo stesso danno.

L'assicuratore dovrà inoltre valutare - anche in relazione agli usi commerciali di uno specifico settore di trasporto - se richiedere forma scritta per il mandato ovvero lasciare aperte altre possibilità di prova dell'esistenza dello stesso.



LEGGITTIMAZIONE AD AGIRE NELLA CMR IN ALCUNE RECENTI PRONUNCE GIURISPRUDENZIALI

Claudio Perrella
LS Lexjus Sinacta, Bologna



Con alcune decisioni rese negli ultimi anni la nostra giurisprudenza si è pronunciata su un profilo che ricorre con frequenza nel contenzioso nascente dal contratto di trasporto, ossia il punto della legittimazione ad agire ai danni del vettore, pervenendo a statuizioni che presentano qualche elemento di novità, ed attenuano il rigore spesso manifestato in passato. Con la sentenza 13 dicembre 2010, n. 25110, *Nord Est Group S.r.L. c. Fallimento Comptoir Express*) la Cassazione ha richiamato il consolidato orientamento della giurisprudenza di legittimità (Cass. SS.UU. 1 marzo 1978, n. 1034; Cass. 25 ottobre 1982 n. 5565; Cass. 9 febbraio 1980 n. 916; Cass. 26 ottobre 1993 n. 10621, 24 settembre 1997 n. 9369) secondo la quale ai sensi dell'articolo 1689 c.c. i diritti originati dal contratto di trasporto - che si configura come contratto a favore di terzo - spettano esclusivamente al destinatario e non al mittente allorché il primo abbia richiesto e ottenuto la riconsegna della merce. In particolare ciò rileva laddove si verta in tema di vendita con spedizione, nella quale il mittente - venditore si libera dall'obbligo della consegna nel momento stesso dell'affidamento della merce al vettore (Cass. 14. febbraio 1986, n. 885; Cass. 5 gennaio 1979 n. 29; Cass. 9 febbraio 1987 n. 1335). La Corte prosegue poi nel confermare l'orientamento già espresso ripetutamente in passato circa l'esistenza di una sostanziale analogia tra il meccanismo delineato all'articolo 1689 c.c. e quello previsto all'articolo 13 della CMR, che parimenti prevede che, una volta effettuata la consegna della merce al destinatario, quest'ultimo è legittimato a fare valere nei confronti del vettore i diritti derivanti dal contratto di trasporto (tra i quali va pacificamente ricompreso anche quello al diritto al risarcimento del danno).



Tuttavia ad avviso della Cassazione la legittimazione del destinatario “non è esclusiva, ma alternativa, rispetto a quella del mittente (o submittente)” e la individuazione del soggetto legittimato deve avvenire sulla base della valutazione della parte effettivamente e concretamente lesa nella propria sfera patrimoniale. A conforto della propria statuizione la Cassazione ha richiamato l’orientamento già espresso in precedenza (Cass. 14 luglio 2003 n. 10980) allorquando ha affermato che la legittimazione del destinatario sussiste, ai sensi dell’art. 1689 cod. civ. solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, ne abbia richiesto la riconsegna al vettore, e sempreché effettivamente esista un pregiudizio in capo a tale soggetto.

Il meccanismo del trasferimento della legittimazione in capo al destinatario è stato in effetti sottoposto in passato ad analisi critica da parte della nostra giurisprudenza, che ha talora cercato di mitigare il rigore della norma in commento.

In una sentenza di qualche anno fa (Cassazione Sez. III 06 settembre 1996, n. 8151 *Soc. Filk c. Soc. Quadrifoglio*) in particolare la Corte ha richiamato l’esistenza di alcuni precedenti già piuttosto risalenti (cfr. Cassazione. 16 settembre 1981, n. 5133, *Piana c. Reliance Insurance Co*) che avevano affermato che “l’attribuzione al destinatario dei diritti nascenti dal contratto presuppone, nel caso di perdita delle merci, che il destinatario sia stato reso edotto di tale evento, in mancanza di che la legittimazione all’esercizio dei diritti citati permane in capo al mittente” e che (cfr. Cassazione 4 ottobre 1991, n. 10392, *Caselli c. Soc. Transped*) “la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto ha luogo, nel caso di perdita delle cose consegnate al vettore, soltanto dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, il destinatario sia venuto a conoscenza di tale evento a seguito della richiesta di riconsegna della merce, con la conseguenza che, in assenza di tale richiesta, la legittimazione all’azione di risarcimento del danno contro il vettore, permane in capo al mittente”.

In seguito la Cassazione ha evidenziato che l’affermazione della legittimazione esclusiva del ricevitore in casi in cui sia il mittente a subire il danno da trasporto “finisce col non apparire equa né ragionevole è possibile, nel caso in cui il vettore incorre nella perdita della cosa, attribuire il significato e la rilevanza della richiesta di riconsegna da parte del destinatario solo a quella fatta dopo che egli sia stato informato o si sia reso edotto di tale perdita, perché solo la richiesta di riconsegna fatta



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● *nonostante la oramai nota perdita della cosa manifesta con certezza l'intento di esercitare i diritti nascenti dal contratto*". Ad avviso della Suprema Corte dunque è necessario accertare *"se il comportamento tenuto dai destinatari, risoltosi nel contestare a chi ne aveva eseguito la consegna che gli involucri non contenevano quanto avrebbero dovuto, esprime la volontà di esercitare tuttavia i diritti nascenti dal contratto o non invece solo quella di far constare la perdita e mancata consegna della cosa"*.

● Allo stesso tempo, la Cassazione ha talora attribuito la legittimazione ad agire in capo al mittente anche in casi in cui il destinatario abbia chiesto la consegna della merce e l'abbia ricevuta, chiarendo che (cfr. Cassazione Sez. III, 17 novembre 1999, n. 12744 *Alitalia c. Ferraro*) *"nel contratto di trasporto di cose anche il mittente può essere legittimato a far valere le azioni derivanti dal contratto quando in virtù delle stipulazioni con il destinatario le conseguenze dell'inesatto adempimento del vettore ricadono su di lui"*.

● La Corte in particolare ha evidenziato che *"l'ambito di effettiva applicazione della norma dettata dall'art. 1689 cod. civ. è meno ampio di quanto la sua formulazione letterale lascerebbe intendere"* ritenendo di attribuire legittimazione al mittente qualora *"le conseguenze dannose dell'inesatta esecuzione della prestazione da parte del vettore siano rimaste a carico dello stipulante e non del destinatario"*.

● Va aggiunto che la posizione in esame è stata in tempi recentissimi condivisa ed affermata anche dalla giurisprudenza di merito: così ad esempio il Tribunale di Bologna nella causa *Ital Imex International S.R.L., Intrans Italia S.R.L. TBP Paperconsult GmbH Idea Tissue*, con sentenza del 15 marzo 2013 ha affermato che *"il destinatario sarà altresì titolare della legittimazione attiva alla richiesta di risarcimento danni per inesatto adempimento del vettore sul punto, la disposizione dettata dall'art. 13 della CMR ("Convenzione sul trasporto internazionale di merci su strada"), analogamente a quanto già previsto dal codice civile, conferma che, una volta effettuata la consegna della merce al destinatario, quest'ultimo è autorizzato a fare valere in suo nome, nei confronti del vettore, i diritti derivanti dal contratto di trasporto (tra i quali va pacificamente ricompreso anche quello al diritto al risarcimento del danno). Tuttavia, si evidenzia in giurisprudenza che la legittimazione del destinatario non è esclusiva, ma alternativa, rispetto a quella del mittente (o submittente) e che il criterio discrezionale, che consenta di stabilire a quale soggetto - mittente o destinatario - spetti tale legittimazione, deve essere individuato nella sfera patrimoniale in cui i danni esplicano il loro effetto"*.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

Mutamenti strategici 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali

Milano, 26 febbraio 2014 - Hotel Michelangelo

Per partecipare al workshop ANIA, aperto e gratuito, vai al link <http://www.ania.it/it/sala-stampa/eventi/?month=2&year=2014>



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
David Gasson
Sean Gates
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Alessandro Morelli
Claudio Perrella
Massimo Nicola Spadoni

HANNO COLLABORATO

Alfredo Dani
Arthur Flieger
Andrea Lanzaro
Paolo Lovatti
Doriano Ricciutelli
Sergio Stolfa
Marialisa Taglienti

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Conservatorio, 15 - 20122 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