

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 2015 - N. 1 anno V

Marine

- | | |
|---|----|
| L'incendio della "Norman Atlantic"
di <i>Alfredo Dani</i> | 3 |
| Article 3.4 of the Arrest Convention in Italian case-law: the debate continues
by <i>Claudio Perrella</i> | 7 |
| Pod propulsion. Where is the problem?
by <i>Massimo Canepa</i> | 10 |
| La clausola di vincolo nelle polizze assicurative: una interessante pronuncia della Corte d'Appello di Napoli sulle implicazioni di natura processuale
di <i>Pietro Nisi</i> | 20 |

Aviation

- | | |
|---|----|
| Foreign airlines operation under the fifth freedom of the air: recent developments in Italy
by <i>Anna Masutti</i> | 26 |
| I droni: profili normativi e questioni salienti nell'attuale dibattito in UE
di <i>Doriano Ricciutelli</i> | 28 |

Transport

- | | |
|--|----|
| Legge di stabilità 2015: il nuovo assetto normativo dell'autotrasporto di cose per conto terzi
di <i>Isabella Colucci</i> | 33 |
|--|----|



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il traghetto "Norman Atlantic" in fiamme.

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.



L'INCENDIO DELLA "NORMAN ATLANTIC"

Professor Alfredo Dani
Studio Legale DG
Genova



Premessa

La Ro-Pax "Norman Atlantic", di bandiera italiana, iscritta al nr. 56 del Registro Internazionale di Bari, si è resa protagonista di un gravissimo sinistro, sul quale informazione e disinformazione si possono trovare in abbondanza nei *media*.

Le caratteristiche inusuali dell'avvenimento, la grave perdita di vite umane e di beni fra i quali, probabilmente, la nave stessa; la coesistenza di varie inchieste (prima fra tutte quella iniziata dalla Procura della Repubblica di Bari); la conseguente delicatezza delle immaginabili future situazioni contenziose e la stessa mancanza di informazioni certe, mentre non escludono il dovere di questa Rivista di dar conto dell'avvenimento con la massima possibile sollecitudine, al tempo stesso inducono chi scrive all'esercizio della più accurata prudenza.

La nave

La "Norman Atlantic" fa parte di una serie di 11 navi gemelle, costruite dai Cantieri Visentini di Porto Viro (Rovigo). Proprietario e armatore è una società legata al cantiere costruttore, Visemar di Navigazione. Costruita nel 2009, essa non è mai stata operata direttamente dal suo armatore, bensì via via ceduta a diversi noleggiatori (T-Link Lines, Saremar, Grandi Navi Veloci, Moby Lines, Caronte & Tourist), talvolta cambiando nome, su richiesta del noleggiatore (ad es., *Scintu* quando in servizio per Saremar).



All'epoca dell'avvenimento, la "Norman Atlantic" era noleggiata a tempo alla Compagnia di navigazione greca Anek Line che la impiegava nella linea Ancona - Igoumenitsa - Patrasso, in sostituzione di altra nave, al momento ai lavori.

L'incendio

Il 28 dicembre 2014, con origine (come verificato a posteriori) nei garage n. 3 e 4, mentre la nave stava passando il canale d'Otranto, si sviluppava a bordo un violentissimo incendio, in condizioni pessime di vento e di mare.

Le Autorità italiane e quelle greche allertavano subito le navi di passaggio. Gradualmente e non senza problemi la nave, in fiamme ed incapace di qualsiasi manovra, veniva gradualmente abbandonata (ultimo, il Comandante).

La Società armatrice affidava subito il salvataggio alla società Smit Salvage che faceva accorrere sul posto vari mezzi fra i quali un rimorchiatore appartenente ad una sua controllata bosniaca; ma subito dopo (chi scrive non ha capito se ciò sia avvenuto su indicazione della Procura della Repubblica di Bari ovvero sull'accordo delle parti) la Smit finiva con l'affidare il salvataggio alla Compagnia di Brindisi F.lli Barretta (alle condizioni ISU - International Salvage Union ?) che conduceva "in sicurezza" nel porto di Brindisi la nave, ormai ridotta a un tizzone.

A un certo punto, a complicare le cose, si inseriva un rimorchiatore albanese che tentava di agganciare la nave con un cavo: questo, purtroppo, si spezzava uccidendo due marinai in servizio sul rimorchiatore.

Al di là dei danni materiali, pesantissime sono le perdite di vite umane, ancora non esattamente quantificate data la presenza, a quanto pare, a bordo di passeggeri non registrati, di clandestini e di profughi.

Sulle origini dell'incendio sono state prospettate varie ipotesi, nessuna, a quanto ci consta, verificata o esclusa: dal fuoco acceso da clandestini per scaldarsi, alle scintille per sfregamento sul cielo del garage di serbatoi contenenti olio per uso alimentare, al sovraccarico elettrico provocato dall'uso contemporaneo di troppe prese di corrente di bordo per alimentare gli apparati di refrigerazione dei mezzi trasportati.



Ipotesi di responsabilità per danni a cose

Sia per le Regole de l'Aja/Visby, sia per il codice della navigazione italiano, l'incendio è, per quanto riguarda i danni alle merci trasportate, "pericolo eccezionale", causa cioè di non responsabilità del vettore, quando non sia stato provocato da colpa del vettore, con onere della prova in capo a quest'ultimo.

A complicare le cose abbiamo la circostanza che la nave era noleggiata ad Anek, che probabilmente ha emesso i documenti di trasporto (di concerto col Comandante?) e – sembra – ha assunto pesantemente la gestione commerciale della nave imbarcando addirittura uno o più *supercargo* (la nave, rammentiamo, era inserita in una sua linea per un breve periodo di tempo, in sostituzione di altra nave ai lavori).

Sembra, persino, ipotizzabile un rovesciamento delle usuali posizioni: che, cioè, sia stato il carico a provocare la perdita (?) della nave e non il contrario. Non sarà facile, per chi dovrà occuparsene, sbrogliare la matassa che da queste situazioni, di fatto e contrattuali, deriva.

Ipotesi di responsabilità per morte e/o lesioni personali alle persone

Non sembra possa esservi dubbio che, tristemente, ci troviamo di fronte – se non andiamo errati – alla prima applicazione del Regolamento (CE) 392/2009 che introduce, con lievi modifiche, la Convenzione PAL 2002 nello spazio giuridico europeo.

Il caso concreto è di scuola: abbiamo un vettore contrattuale (Anek) e un vettore di fatto (l'armatore Visemar) ipoteticamente responsabili in via solidale per i danni alle persone; ma per il primo livello di responsabilità soltanto il vettore di fatto ("*performing*"), oltre a rispondere in termini di responsabilità oggettiva, è obbligato ad assicurarsi o a fornire altra garanzia finanziaria (da dimostrarsi attraverso una "*blue card*") per una somma non inferiore a 250.000 DSP per passeggero.

Risulta che questo tipo di copertura sia fornita al *performing carrier* Visemar dal P & I Club norvegese GARD nei cui confronti è ipotizzabile l'azione diretta del danneggiato.



Per converso, la copertura P & I di Anek è fornita, in termini di *charterer's liability*, dal Club *West of England*.

Si noti che, pur essendo il *West of England* membro dell' *International Group of P & I Clubs*, la copertura *charterer's liability* non consente di attingere, ove necessario, ai fondi costituiti in *Pool* dagli appartenenti al Group.

Conclusioni molto provvisorie

Queste brevi righe vogliono fornire ai lettori alcune notizie, non un commento (non sarebbe serio, allo stato), tanto meno una valutazione.

Certo, non è questo il primo caso in cui una nave traghetto si rende protagonista di una tragedia, tanto da far riflettere, in termini generali, sulla sicurezza di queste navi e – azzardiamo – sulle modalità in cui queste navi vengono impiegate.

MAT si impegna a tornare in argomento quando i tempi saranno maturi e i mille misteri che circondano il rogo della "Norman Atlantic" saranno stati, almeno in parte, svelati.





ARTICLE 3.4 OF THE ARREST CONVENTION IN ITALIAN CASE LAW: THE DEBATE CON- TINUES

Claudio Perrella
LS Lexjus Sinacta, Bologna



Italy is a signatory of the Brussels Convention 1952 (“the Convention”).

If a ship is flying the flag of a state party to the Convention, arrest in Italy can be sought only with respect to maritime claims listed under article 1.1.

If the ship is not flying the flag of a contracting state she can be arrested for the aforesaid claims as well as for any other claim for which arrest is allowed under Italian law (i.e. virtually any credit or claim against the owner of the vessel, including those not mentioned in the list of maritime claims set out by article 1 of the Convention) ⁽¹⁾.

Italian Courts generally apply the Convention also for arrest of ships flying the flag of a non-contracting state, based on a rather extensive construction and application of article 8.2 ⁽²⁾.

However, an issue proving controversial is the possibility to seek the arrest of a ship based on article 3.4 of the Convention if the claim is not secured by a lien. A few decisions ⁽³⁾ have declined to grant the arrest on the grounds that article 9 makes it clear that the Convention does not create maritime liens, and that an arrest based on article 3.4 in the

(1) "Court of Appeal of Genoa, 12 February 2000, *Morsviazputnik Satellite Communications Navigational c. Azov Shipping co.*; Court of Venice, 6 October 1999, *Elmar Shipping Agency c. Turkmen Shipping*.

(2) Court of Genoa, 22 March 1994, *Galaxy Energy International Ltd. c. Soc. agenzia maritt. Dolphin*.

(3) Court of Ravenna, 23 March 2000, *Jakil c. International Transportation co. ltd.*; Court of Ravenna, 4 August 2001, *Aagaard Euro Oil c. Sea Frantic co. ltd.*; Court of Venice 5 June 1998, *Exnor Craggs ltd. c. Companie Navigatie Maritime Petromin*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● absence of a lien could not be subject to further enforcement against the registered owners and the ship.

● A recent and detailed decision of the court of Genoa⁽⁴⁾ opted for the full applicability of article 3.4 in arrests arising from claims *vs.* the charterer.

● The Judge pointed out (a comment that may sound rather questionable to many readers) that owners are “*aware of the likely employment of the ship*” and can therefore foresee the liabilities arising from the employment by the charterer, seeking some form of protection from the risk of arrests by asking the charterer to provide a suitable performance guarantee.

● The court furthermore held that the applicant is entitled to obtain security in the form of bankbook issued “*to the order of the court*”, and can cash the sums deposited as security as soon as he has obtained a judgment liquidating the claim. Hence, according to the court of Genoa, there is no need for the judgment to be made against the guarantor.

● The decision thus bypassed the notoriously thorny issue of the wording of the guarantee to be issued for the release of the ship in case the arrest is originated by a claim *vs.* the charterer and the party seeking the release is the registered owner.

● A few recent decisions confirm that the debate is open.

● In 2011, the court of Venice ⁽⁵⁾ confirmed the view previously expressed by the same court in 2010 that the existence of a maritime claim is sufficient to allow the arrest of a ship regardless of whether the claim is secured by a lien or not.

● The court acknowledged the existence of different positions in Italian case law and in judgments handed down by the same court of Venice.

● The court opted for the applicability of art. 3.4 of the Convention also in arrest cases where no lien exists, arguing that the uniformity sought by the Convention would be undermined if ships flying different flags were subject to a different regime based on the existence of a lien (an issue which under Italian law is governed by the law of the flag).

● (4) Court of Genoa, 19 February 2010, *Alpha Trading c. Venezia Shipping*.

● (5) Court of Venice, 2011, *Istanbul Shipping Inc. c. Happy Cruise Sa, M/V Happy Dolphin*.



The court furthermore held that if the Convention had indeed required the existence of a lien it would have specified as such, and that article 3.4 would be redundant if a lien was necessary, because in this case the creditor would already be entitled to obtain the arrest of a ship not belonging to the debtor.

A very recent decision of the court of Udine ⁽⁶⁾, however, has opted for the restrictive view.

According to the court, since the Convention does not create new liens, the option is between rejecting the arrest application based on art. 3.4. if the creditor without a lien is unable to enforce the claim on the ship, or considering the arrest just as a tool to exert pressure to settle the claim in order to obtain the release of the ship. The court argued that the wording of the Convention is in principle consistent with the latter interpretation, in light of the fact that the only requirement stipulated by the Convention is the existence of a maritime claim.

The court added however, that pursuant to art. 31.1. of the *Vienna Convention on the Law of Treaties* (Vienna, 23 May 1969) "*a treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in light of its objective and purpose*".

The aim pursued by the Convention is to enable the claimant to successfully recover a maritime claim. However, even assuming that the arrest can be conceived as a tool to exert pressure in view of a settlement, the owner of the ship could be unable to settle the claim, and the goal pursued with the arrest would be thus frustrated.

Furthermore, the action brought by the claimant could be defeated by placing the claim value under escrow, because the claimant would be then unable to enforce a judgment on such an escrow, which could be sought exclusively vs. the actual debtor (the disponent owners).

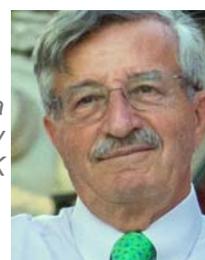
The court concluded the analysis holding that it was not conceivable that the Convention admitted arrest of the ship independent of the subsequent enforcement, which is, according to the court, "*the natural development and prosecution of the arrest*".

(7) Court Of Udine "the Anagenisi", 2014.



POD PROPULSION. WHERE IS THE PROBLEM?

*Massimo Canepa
Chairman Studio at Navale Canepa, Italy
Director at AW MariTech, UK*



Azimuth thrusters in ship propulsion have existed for many years in various forms. Its main feature is to combine the propulsive function to that of steering with the advantage of getting rid of the rudder, ensuring steering and manoeuvrability of the ship by the slewing motion of the propeller (rotation in the horizontal plane).

Elimination of the rudder is not the only positive aspect of azimuth thrusters. The far greater manoeuvrability provided, allows to steer large ships in confined spaces without the help of tugs and, with an adequate number of units, the possibility of dynamic positioning of the vessel.

POD is one type of azimuth propulsion consisting of an integrated electric motor / propeller unit mounted on the same shaft, installed in a gondola under the stern of the ship.

The gondola revolves around a vertical axis suitably orienting the propeller so as to control the direction of motion. Typical of the evolved POD propulsion is that the propeller pulls the ship as opposed to the conventional, less efficient pushing action.

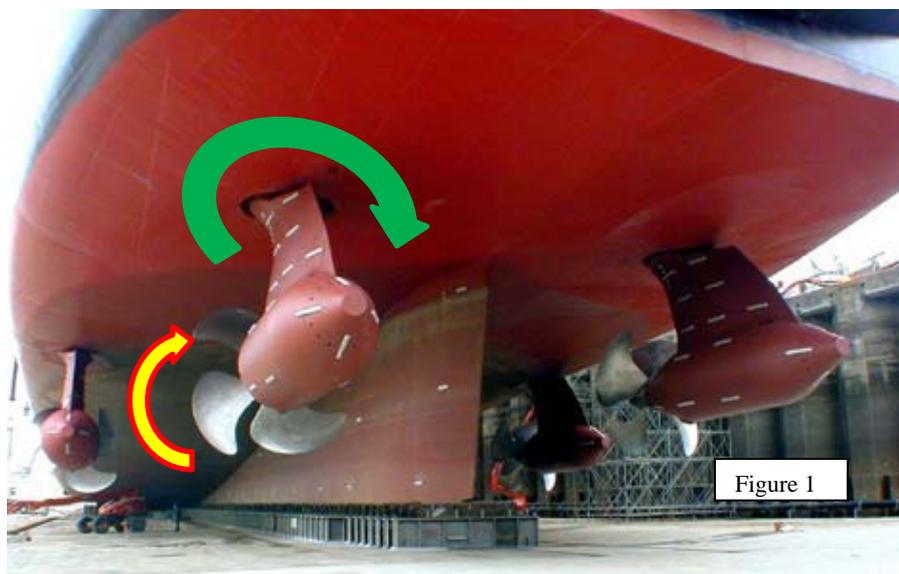
Installations of PODs of ever-increasing power were initially adopted for icebreakers, merchant vessels operating in icebound areas and navy ships.

The break-through in the cruise industry initiated with Carnival's first installation on the "Elation" in 1998 rapidly increasing from 6 MW to 25 MW per unit, the largest number of high-power installations regarding cruise ships.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

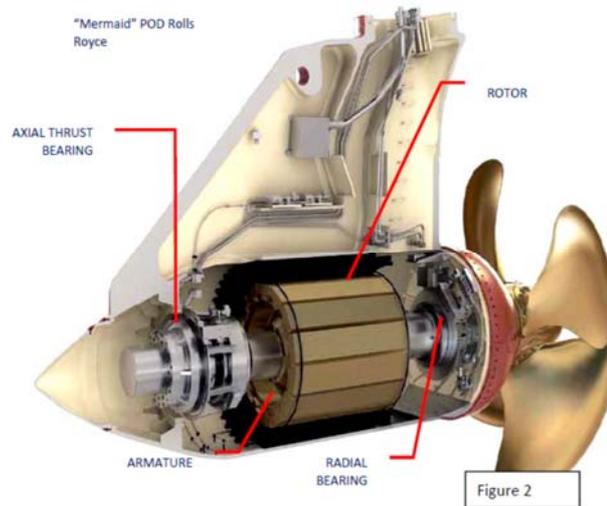
- The largest number of electric podded propulsion units of high power output was supplied by two main competitors: Rolls-Royce's with the "Mermaid" and ABB with the "Azipod".
- Unfortunately, the results of practical experience have quickly wetted the initial enthusiasm and interest of owners who, especially in high-power installations, found themselves unexpectedly faced with serious engine damages forcing emergency dry docking for repairs, with consequent interruption of cruises, programme cancellations and ships put out of service for at least two weeks. The frequency of such disruptions caused a temporary drop in the number of new installations, especially on cruise ships, but this trend has recently reversed by Royal Caribbean Cruise Line ordering in April 2012 four Azipod® units to be installed on two ships currently under construction in Germany.



- What made RCCL to regain confidence in the POD propulsion?
- Put in simple words a POD consists in an electric motor enclosed in a watertight torpedo-like fuselage called gondola, with the rotor shaft directly coupled to a propeller. The shaft is supported by roller bearings.
- The gondola is positioned under the stern of the ship. (Figure 1 - Figure 2)



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW



In this article is featured a specific issue of kinematic / geometric nature and how it has been addressed. There have been other problems of electrical and mechanical origin affecting the performance of PODs; however bearing failure is perhaps that occurred most frequently and with the most relevant economical impact. The vital organs of the propulsion system are the electric motor, and the radial bearing(s) (support) and axial bearings (thrust), which must ensure durability and reliability in all operating conditions.



AXIAL THRUST BEARING Figure



RADIAL BEARING Figure 4

Bearings may be arranged in two different configurations: the one consists of two radial roller bearings supporting the shaft placed



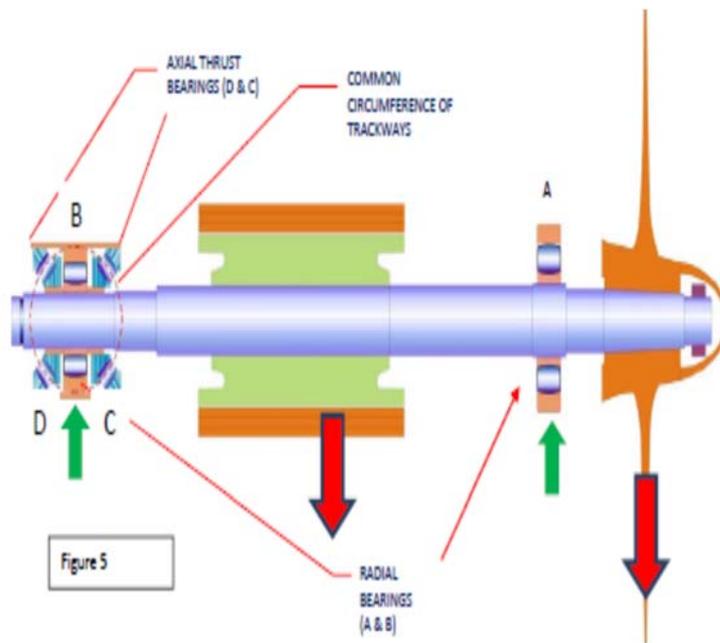
MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

respectively in front of and behind the electric motor (A - B) and two spherical thrust bearings (C - D), located at the opposite end of the propeller also called non-driving end; the radial bearing B is interposed between the thrust bearings.

It is extremely important that the two thrust bearings are placed at a distance from each other such that their centres coincide at the same point of spherical oscillation.

The term "spherical bearing" indicates that the track-way on which the rollers orbit is not a conical surface (rectilinear generatrix) but is spherical (i.e. the generatrix is an arc of a circle).

The radial bearings support the vertical loads of the electric motor, shaft, propeller whilst the thrust bearings support the thrust of the propeller, in the forward motion and in reverse respectively.



The other configuration consists of a radial roller bearing supporting the shaft, placed between the electric motor and the propeller (driving end) and two axial spherical thrust bearings, placed at the non-driving end in contact one of another.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

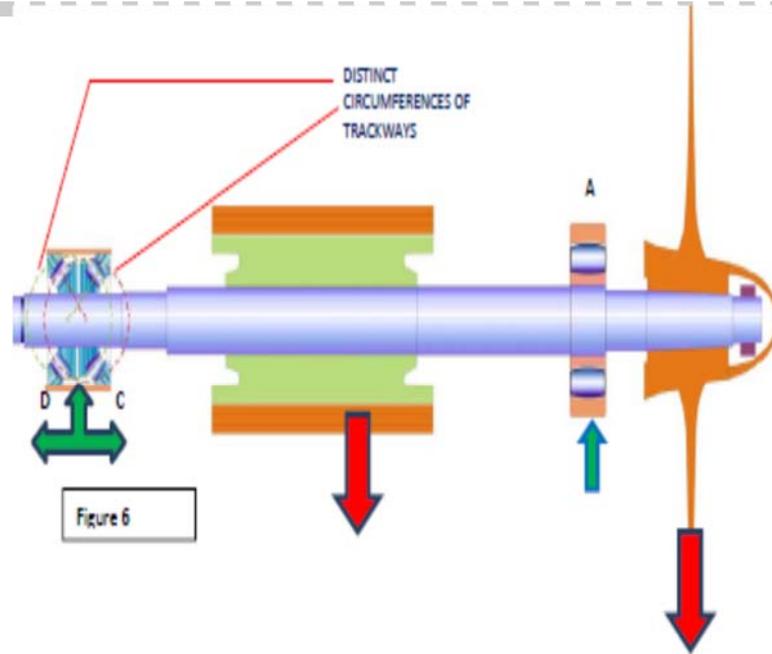


Figure 6

- In this case there is no radial bearing B, and radial bearings C and D accomplish the dual function of supporting the vertical loads and the thrust.
- The main feature of this configuration is that while in the former one the centres of oscillation of the three bearings B - C - D coincide in the same circumference centre, in the latter configuration, the centres of oscillation of the two bearings C - D are set apart.
- The majority of problems that have plagued the POD bearings arise from this overlooked design flaw. It should be appreciated that the shaft of the complex electric motor - propeller is not perfectly rigid and has a certain degree of flexibility.
- Thus due to the weight of the electric motor and the propeller it bends between the supports.
- Moreover, because of uneven thrust exerted on the propeller, the plane of rotation of the same oscillates continually causing wobbling, and this oscillation is transmitted to the shaft and consequently to the bearings.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

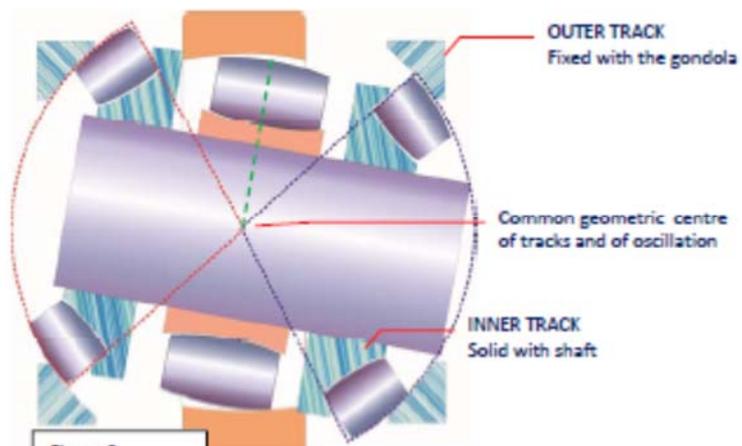
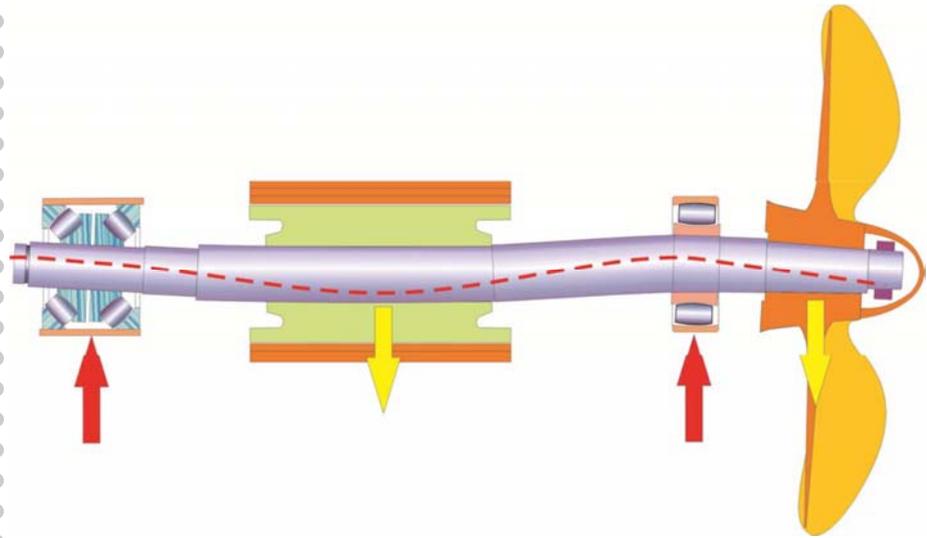


Figure 8

- Due to the bending of the geometrical axis of shaft and the oscillation
- transmitted by the propeller, the shaft does not rotate centred on its
- geometrical axis, but it rotates eccentrically to it with a precession
- movement or whirling.



The inner races of the bearings are fixed with the shaft and they follow its movements and oscillations. The bearing outer races are solid with the structure of the gondola and are therefore steady. To accommodate the relative movements, bearing rollers are barrel-shaped and tracks on which the rollers ride have spherical surfaces. That feature will allow for the small oscillations generated on the shaft. This relative freedom of movement is achieved only if the centres of oscillation of the three bearings coincide as in the case illustrated in Figure 5. Looking at their arrangement, it is noted that the centres of the circumference of the two thrust bearings overlap. This allows the set of two thrust bearings to oscillate in synchrony. (Figure 8).

Quite different is the case illustrated in Figure 6. Indeed, because of the displacement of the centres of oscillation of the two thrust bearings, the tilting of one counters the other. As a result the rollers exert abnormally high pressure on the surface of the track, and in installations of large power output the resulting stress may be extremely high, in excess of the yield limit of the steel, with consequent flaking and breakage of the track. The metal fragments produced by this failure are carried within the bearing, leading rather sooner than later the catastrophic destruction of the bearing.

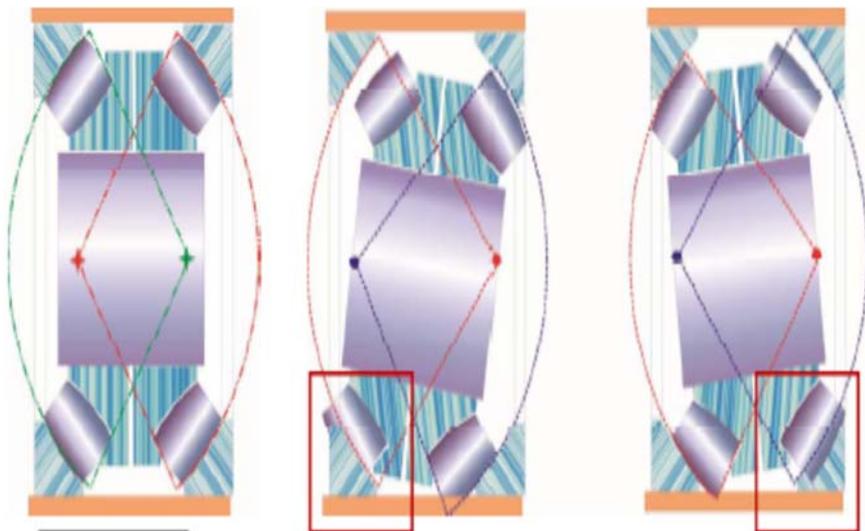


Figure 9



The kinematic mechanism described above may be simplified as in figure 9 where it is shown how the rollers in the course of the oscillations interfere geometrically with the surface of the track. Such interference in fact generated enormous elasto-plastic tensions.

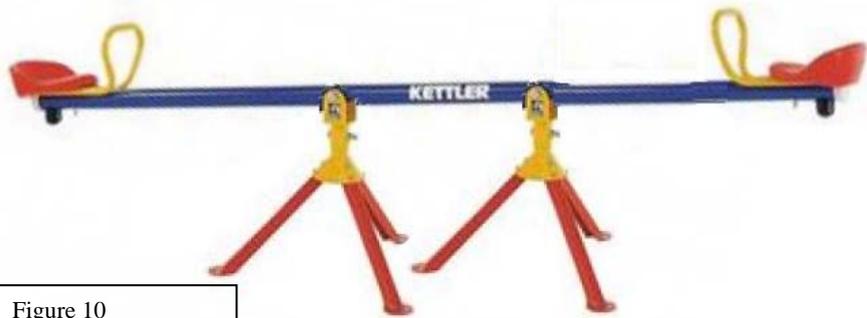


Figure 10

To simplify the concept you may imagine a seesaw with two fulcrums; it is obvious that it cannot oscillate.

This second configuration produces a hyper-static system of constraints, which in mechanical design is always to be avoided, while in the first configuration, the system of constraints is isostatic.

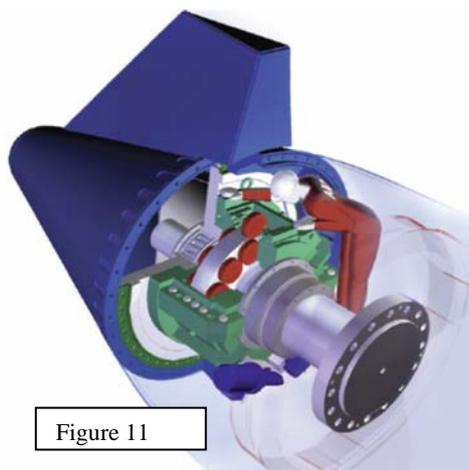


Figure 11

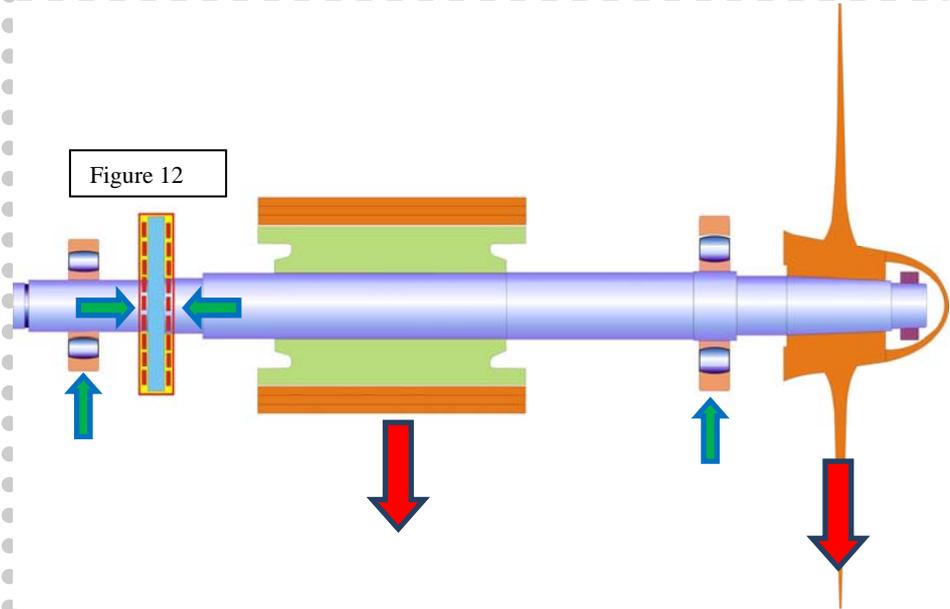
The new generation of PODs that will be installed on the RCCL ships, in view of improving the reliability of the system, have thrust roller bearings replaced with Mitchell-type traditional thrust bearing, consisting of a flange integral with the shaft, on which act the thrust pads.

Figures 11-12

Before being adopted, this new "old-times" system has long been extensively tested on a full scale prototype, applying loads in the order of magnitude as those in service, with satisfactory results of reliability and durability.



Figure 12



Although there are other drawbacks that have not been dealt with in this short note, which are the subject of study and improvement on the part of manufacturers the prospects of a rebirth of POD propulsion are bright. It is perhaps too early to claim victory, but it is fair to acknowledge that significant progress have been made in the reliability of the POD system.

Hyper-static vs Isostatic

Definition: an isostatic system is a system which is sufficiently constrained.

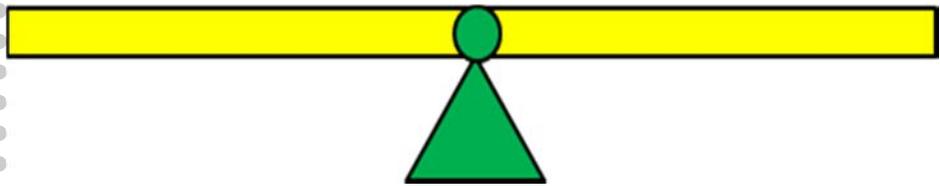
A hyper-static system is a system which is overly constrained.

In the picture a fairly common playground game for children can be seen.





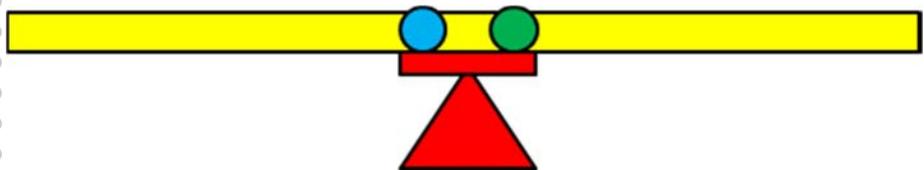
Below is schematic drawing of the system.



The system is sufficiently constrained:

- the base (green) is bolted to the ground, thereby the beam cannot be displaced upward, downward or sideways;
- the hinge (red) allows the rotation around its axis;
- the beam is free to swing around the hinge!

Now let us suppose that the designer decided to put two hinges instead of one, the scheme of the system would be as follows:



- the base (red) is bolted to the ground, thereby the beam cannot be displaced;
- the right hinge (green) would allow the rotation around its axis;
- the left hinge (blue) would allow the rotation around its axis.
- both hinges together impede the beam to swing!

Due to the fact that the two hinges are set apart, the respective axes of rotation do not coincide, thereby no rotation is possible.

The system is therefore overconstrained.

If one tries to force the beam to rotate he would only create internal forces in way of the hinges.



LA CLAUSOLA DI VINCOLO NELLE POLIZZE ASSICURATIVE: UN'INTERESSANTE PRONUNCIA DELLA CORTE D'APPELLO DI NAPOLI SULLE IMPLICAZIONI DI NATURA PROCESSUALE



Pietro Nisi
Ls Lexjus Sinacta, Bologna

Le coperture assicurative corpi e *property* nel mercato italiano presentano una fattispecie che ricorre con particolare frequenza e che spesso determina contenziosi, come quella della polizza stipulata dal conduttore che abbia la disponibilità del bene per effetto di un contratto di *leasing* o dal proprietario dell'immobile acquistato con finanziamento/mutuo gravato da ipoteca.

In tal caso possono spesso verificarsi problemi nell'individuazione del soggetto assicurato e legittimato ad agire per il conseguimento dell'indennizzo, soprattutto in presenza di pattuizioni in base alle quali l'utilizzatore "a salvaguardia di ogni suo interesse, anche se in comune con il concedente, dovrà in proprio e a sue spese coltivare ogni opportuna iniziativa, anche in sede processuale, perché siano tempestivamente tutelati nei confronti di qualsiasi terzo ragioni e diritti aventi ad oggetto il bene".

Il problema viene generalmente risolto attraverso la pattuizione di una clausola o appendice "di vincolo", che attribuisce al finanziatore della somma utilizzata per l'acquisto del bene assicurato il diritto di soddisfarsi, nel caso di perdita del bene, sull'eventuale indennità dovuta dall'assicuratore ⁽¹⁾.

(1) Le formule utilizzate nella prassi possono essere varie, partendo dalle clausole più semplici che attribuiscono una sorta di "diritto di veto" al beneficiario della pattuizione, sino a quelle più articolate che impongono il pagamento in favore del vincolatario. Sulla varietà di clausole si veda: Trib. Roma 18.09.1995 in Riv. Circ. e Trasp., 1995, 778



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In tal caso, secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale, si crea un collegamento diretto tra il contratto di assicurazione ed il contratto di finanziamento, in forza del quale il finanziatore non assume la qualità di assicurato (giacché a suo favore non è stipulata la polizza), ma può pretendere di percepire l'indennizzo in luogo dell'utilizzatore-contraente assicurato.

Sono infatti numerose le decisioni che hanno ribadito che l'esistenza di un'appendice di vincolo in favore del finanziatore o creditore ipotecario non determina affatto due distinte situazioni contrattuali ⁽²⁾, ma determina una legittimazione attiva esclusiva in capo all'istituto finanziatore ⁽³⁾, al punto che questo ha l'onere di attivarsi, nei confronti della compagnia assicuratrice, per ottenere l'indennizzo assicurativo che il conduttore non può chiedere direttamente.

La legittimazione in capo al conduttore o proprietario, ad agire per il conseguimento dell'indennizzo assicurativo, può poi configurarsi qualora lo stesso agisca in qualità di contraente di polizza e si munisca, ex art. 1891 secondo comma c.c., del consenso del finanziatore/concedente.

In tal caso, evidentemente, va valutata da parte dell'assicuratore l'effettiva esistenza di tale consenso, accertando in particolare se esso abbia la natura e la forma richiesta dalla legge, in quanto il versamento dell'indennizzo in favore del contraente, in mancanza di un effettivo consenso dell'assicurato, espone al rischio che quest'ultimo chieda la liquidazione del danno esercitando un diritto mai abbandonato o ceduto.

Sul punto merita attenzione una recentissima sentenza della Corte d'Appello di Napoli (n. 3544/2014 depositata in data 8 agosto 2014) con particolare riguardo alle implicazioni e alle conseguenze di natura processuale che le indicate clausole comportano.

Il contesto processuale affermatosi in primo grado era quello di un'azione risarcitoria promossa dall'utilizzatore/conduttore di un'imbarcazione (acquistata in leasing con un primario istituto di credito) nei confronti della compagnia assicurativa, per l'ottenimento dell'indennizzo assicurativo pari al valore dell'imbarcazione oggetto di furto.

(2) Trib. Trieste, 16.12.2013 con nota di Tereza Pertot in Nuova giurisprudenza civile commentata.

(3) Appello Milano, 27 febbraio 2001, *Mercantile leasing c. Fin One*, in *Nuova giur. civ.*, 2001, I, pag. 604, n. CHINDEMI.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La compagnia assicurativa aveva eccepito la carenza di legittimazione attiva del conduttore assicurato, ritenendo sussistente la stessa unicamente in capo al soggetto vincolatario, che alcun consenso aveva espresso (*rectius*: risultava aver espresso) sul pagamento diretto all'utilizzatore del bene.

Solo nel corso dell'ultima udienza del giudizio (quindi oltre i termini di rito previsti per l'articolazione delle istanze istruttorie) si è registrato l'intervento in causa dell'istituto di credito finanziatore e vincolatario di polizza, che ha confermato la propria adesione/consenso al versamento dell'indennizzo assicurativo all'utilizzatore del bene.

Il Tribunale partenopeo ha *in primis* qualificato (dato processuale di non poco conto) come "eccezione rilevabile d'ufficio" in ogni fase e grado del procedimento quella relativa alla legittimazione attiva del conduttore dell'imbarcazione in relazione alla domanda azionata nei confronti della compagnia: *"deve ritenersi che l'accertamento circa la titolarità, in capo al mero conduttore di un bene in leasing, della facoltà di esercitare la presente azione di risarcimento, costituisce un accertamento suscettibile di essere effettuato anche d'ufficio"*.

In secondo luogo (determinazione decisiva ai fini della lite), il Giudice ha rilevato che la presenza agli atti di una clausola di vincolo in favore dell'istituto concedente *"lascia chiaramente intendere che il conduttore non sia legittimato, per effetto della predetta clausola, all'esercizio dell'azione derivante dal rapporto assicurativo"*. A nulla è valso il fatto che l'istituto concedente fosse intervenuto in giudizio a sostegno della domanda attorea, in quanto tale intervento (e la contestuale produzione documentale attestante il consenso prestato) si era attuato solo nell'ultima udienza del procedimento, quando ormai risultavano superati i termini di rito per le produzioni documentali. La decisione è stata pertanto assunta dal Giudice *"allo stato degli atti, con riferimento ai soli documenti acquisiti al giudizio"*, determinando così la reiezione della domanda attorea per carenza di legittimazione attiva.

La sentenza indicata è stata quindi impugnata innanzi alla Corte d'Appello di Napoli che, riformando quanto stabilito dal Giudice di primo grado, ha meglio chiarito la natura e l'estensione della clausola di vincolo suindicata, soffermandosi in particolare sulle conseguenze di natura procedurale e sui requisiti richiesti al consenso espresso dal vincolatario.



● In primo luogo è stato confermato il difetto di *legitimatio ad causam* come questione rilevabile d'ufficio dal giudice in ogni fase e grado del procedimento, attenendo alla verifica della regolarità processuale del contraddittorio secondo la stessa prospettazione offerta dall'attore, essendo peraltro chiaro il contenuto della clausola di vincolo nelle produzioni di polizza.

● La novità interessante – che ha portato alla riforma della sentenza di primo grado, piuttosto intransigente sul punto – è quella relativa al superamento dei termini processuali in senso stretto e ai requisiti (oltre che alle caratteristiche) che il consenso dell'assicurato deve possedere ai sensi dell'art. 1891 c.c.

● Rileva la Corte che *“il primo giudice ha fermato la propria attenzione sul dato processuale, vale a dire il momento in cui quell'intervento era avvenuto (l'udienza di precisazione delle conclusioni) e sulle connesse preclusioni istruttorie; ma così facendo, ad avviso di questa Corte, ha ommesso di considerare il dato sostanziale rappresentato dal consenso espresso manifestato dall'assicurato a che il contraente esercitasse i diritti scaturenti dall'assicurazione ai sensi dell'art. 1891 secondo comma c.c.”*.

● Prosegue ancora la decisione, precisando che *“il consenso richiesto dalla norma in questione non esige una formale procura diretta a conferire la rappresentanza processuale, ma implica solo che l'assicurato abbia espresso il proprio consenso anche implicitamente, purché in modo idoneo a rivelare univocamente la volontà del soggetto”*.

● Non solo, viene altresì specificato che tale consenso non deve necessariamente essere indirizzato all'assicuratore e che pertanto *“nulla impedisce che la stessa manifestazione del consenso sia ravvisabile anche in una dichiarazione resa al contraente della polizza, il quale risulterebbe conseguentemente legittimato, in base a tale presupposto ad esercitare i predetti diritti derivanti dal contratto”*.

● In altre parole, e come emerge chiaramente dalle motivazioni, la Corte ha dato rilievo assorbente al dato sostanziale che il consenso della vincolataria era comunque intervenuto prima della decisione, seppur oltre il termine per le preclusioni istruttorie, non ritenendo necessari a configurare tale consenso né formalità particolari, né che lo stesso fosse documentato al momento della proposizione della domanda.



Sul punto specifico la decisione è priva di richiami giurisprudenziali, ma rappresenta comunque un pronunciamento rilevante sia in relazione alla mancanza di forma alcuna richiesta al consenso di cui all'art. 1891 c.c., sia per quanto riguarda il superamento dei *barrages* procedurali per la prova di tale consenso.

Sul primo aspetto, la tesi sostenuta dalla Corte, che si spinge sino a rilevare sia sufficiente un consenso espresso implicitamente (*"il consenso richiesto dalla norma in questione ... implica solo che l'assicurato abbia espresso il proprio consenso anche implicitamente"*) appare obiettivamente eccessiva, e si pone peraltro in contrasto con quanto ribadito dalla Suprema Corte in diverse circostanze. Si veda sul punto, Cass. 16/04/2007, n. 9053 *R.C. c. AUSL Cesena* secondo cui *"In tema di assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta, l'art. 1891, comma secondo, cod. civ., nel prescrivere che ai fini dell'esercizio dei diritti derivanti da detto contratto da parte del contraente è richiesto che l'assicurato abbia espresso in proposito il proprio consenso, implica che tale consenso non può essere validamente manifestato attraverso un comportamento che si attui secondo modalità diverse da una dichiarazione esplicita"*⁽⁴⁾.

Si aggiunga che la stessa valutazione del consenso *"implicitamente espresso"* potrebbe determinare non pochi problemi interpretativi, in particolare per le compagnie assicurative chiamate a liquidare l'avente diritto, che esigono un consenso chiaro ed esplicito - e ad essi indirizzato - al pagamento ad un soggetto diverso.

Per quanto invece riguarda la prova di tale consenso nel corso del procedimento e il superamento dei limiti temporali per le preclusioni istruttorie, la pronuncia sembra supportare un orientamento sempre più consolidato nella giurisprudenza di merito e di legittimità, secondo cui *la legittimatio ad causam* attenendo non ai presupposti del processo ma alle condizioni dell'azione, è sufficiente che sussista al momento della decisione.

(4) Sulla stessa linea Cassazione 7 dicembre 1995, n. 12593 secondo cui è sufficiente che tale consenso sia univocamente manifestato: *«ciò, se esclude sia sufficiente un consenso implicito o solo presupposto, non si traduce, comunque, nella necessità che esso sia incorporato in una dichiarazione che lo specifichi formalmente, potendo risultare che da comportamenti ulteriori e diversi che lo esplicitino, attestandone direttamente l'esistenza ancorché senza l'impiego di formule sacramentali.*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In definitiva, in tutti i contenziosi in essere in cui si contesti (spesso per effetto di eccezioni specifiche espresse sul punto dalle compagnie resistenti) la legittimazione del soggetto agente per effetto di clausole di vincolo presenti in polizza, un eventuale intervento in causa del soggetto vincolatario (o comunque legittimato ai sensi di polizza), adesivo rispetto alla domanda formulata dal contraente, purché effettuato prima della pronuncia della decisione, avrebbe l'effetto di escludere ogni rischio di reiezione della domanda perché proposta da un soggetto non legittimato, "correggendo il tiro" rispetto ad una richiesta originariamente azionata senza i necessari requisiti.





FOREIGN AIRLINE OPERATIONS UNDER THE FIFTH FREEDOM OF THE AIR: RECENT DEVELOPMENTS IN ITALY

Anna Masutti
Professore Università di Bologna
Partner Ls Lexjus Sinacta



- New measures to kick-start the Italian economy were announced recently under the so-called “*Sblocca Italia*” act of 11th November, 2014.
- A dedicated sub-article on the regulation of foreign airline authorization to operate under the fifth freedom of the air features under the section “*Urgent Measures for the Improvement of Airport Functionality*”.
- According to the text, together with the Ministry of External Affairs and International Cooperation, the Ministry of Infrastructure and Transport shall promote the conclusion or amendment of bilateral agreements on air transport. ENAC’s (the Italian Civil Aviation Authority) role will be to issue temporary authorizations under the fifth freedom of the air regarding passenger and cargo flights, upon request by the carrier and following prior consensus from the Ministry of Infrastructure and Transport. These authorizations will respect European legislation and be valid for at least 18 months and can be renewed. By issuing temporary authorizations, maximum international accessibility should be ensured.
- The freedoms of the air are a key factor in determining the international commercial aviation route network. National authorities must grant their consent, either through multilateral and bilateral treaties (air services agreements), or ad hoc authorizations, before international air services under these freedoms can be validated to operate.
- In March 2008, Alitalia decided to transfer a large number of flights from the Milan Malpensa airport to Rome Fiumicino. As a result, Milan Malpensa immediately registered a drop of more than 60% in Alitalia flights and of 31% of total passenger traffic.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In an attempt to offset the effects of de-hubbing, ENAC has since granted several temporary authorizations under the fifth freedom, thereby allowing extra-UE airlines to stop over at Malpensa.
- The validity of the authorizations granted before the Italian courts has however been contested recently by Italian carriers. This has been the case of Emirates Airlines and Qatar Airways. Emirates Airlines were granted permission by ENAC to land at Malpensa and board passengers travelling on to the United States in March 2013.
- However, at the end of that year, action was brought against ENAC and the Ministry of Infrastructure and Transport by Alitalia Cai S.p.A. which, based on the international and European legislation on the subject, challenged the decision.
- In April 2014, it was declared null and void by the administrative court of first instance. An appeal against this decision was filed before the Council of State, and a precautionary suspension of the first instance judgment was requested. Following that, in May 2014, the suspension was granted by the Council of State, declaring that the prejudice claimed by Emirates was clear and that the decision also impacted on public interest and consumers.
- The Chicago-Milan-Doha route created similar controversy in the Spring of 2013 regarding the authorization granted to Qatar Airways.
- Cargolux Italia S.p.A. initiated proceedings in 2014 against ENAC claiming that the authorization had been unlawfully granted. The administrative court's decision that revoked the authorization was likewise appealed before the Council of State, and the request for the precautionary suspension of the first instance judgment was awarded last July.
- However, a final judgment by the Council of State is still awaited on both cases.
- Given the current situation, the recent action by the Italian legislator on fifth freedom authorizations indicates a clear intention to reaffirm ENAC's power in issuing these authorizations in compliance with international and European regulation. ENAC aims to avoid controversies like the ones described for the benefit of airport development. In addition, as the Italian Council of State pointed out, it is in the public interest to safeguard all aspects of increased competition in the air transport market.



I DRONI: PROFILI NORMATIVI E QUESTIONI SALIENTI NELL'ATTUALE DIBATTITO IN UE

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



In occasione dell'incontro del Consiglio (TTE) "Trasporti, Telecomunicazioni e Energia" (doc. 13851, dell'8 ottobre 2014), si è aperto l'atteso confronto interministeriale sul tema concernente l'utilizzazione dei velivoli a pilotaggio remoto (RPAS) che, come noto, appartengono alla più ampia categoria degli aerei senza equipaggio UAS (Unmanned Aerial Systems).

Quanto alla genesi di tale argomento all'ordine del giorno, peraltro da annoverare nel semestre italiano tra i punti salienti del programma in *agenda*, possiamo affermare che il vertice europeo del 19 dicembre 2013, nel panorama delle più recenti iniziative europee, ha assunto un ruolo cardine e significativamente determinante per lo sviluppo legislativo del relativo *dossier*.

In via preliminare, occorre accennare, infatti, che proprio il documento di "Conclusioni" adottato dal suddetto *summit* (Consiglio Europeo, EUCO 217/13) promuove in effetti l'avvio di una stretta sinergia tra gli Stati membri e l'esecutivo comunitario in ordine, *verbatim*, "alla regolamentazione per una integrazione dei RPAS nel sistema aeronautico europeo entro il 2016", nonché alla previsione di adeguati "finanziamenti" (R&S).

Pertanto, risulta agevolmente comprensibile che, in questa fase iniziale dei lavori consiliari, la nostra presidenza abbia preferito orientare i termini della discussione alla verifica delle differenti posizioni degli Stati membri su (tre) questioni dimostrate, sinora, paradigmaticamente controverse, vale a dire "*safety, subsidiarity and privacy*" rispetto alle quali si è manifestato l'intendimento comune di procedere alla elabora -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

zione di apposite linee guida per l'implementazione dei sistemi RPAS ⁽¹⁾.

Ebbene, se per un verso si è subito avvertita nella maggioranza dei delegati una condivisione di massima sul progressivo adattamento dell'impiego dei droni civili nell'aerospazio e sul riconoscimento della correlata valenza strategica nel campo industriale - in parallelo - non è mancato l'interesse altrettanto diffuso a porre una particolare attenzione alle regole sulla protezione dei dati che dovrebbero tassativamente presiedere alla materia.

Invero, si è già potuto osservare che, nel novero delle "azioni" programmate dalla Commissione nella Comunicazione COM (2014) 207 *final* dell'8 aprile 2014, riveste una parte di assoluto rilievo la tutela dei diritti fondamentali della persona, facilmente suscettibili di venir compromessi da un uso illegale dei RPAS in ambiti operativi ritenuti indubbiamente critici quali, a titolo esemplificativo, "la sorveglianza, il monitoraggio, la mappatura, le registrazioni video".

Del resto, la problematica è piuttosto complessa e soltanto una (auspicata) legislazione *ad hoc*, a garanzia della vita privata dei cittadini europei ("*privacy*"), potrà delineare in maniera organica e soddisfacente i limiti concreti involgenti l'attività dei RPAS obiettivamente aperta, com'è, ad una estesa gamma di funzionalità in contesti alquanto eterogenei del mercato unico europeo. Poi, in ossequio al principio della menzionata "*subsidiarity*", numerosi rappresentanti ministeriali hanno puntato nel corso del dibattito sull'obiettivo cruciale di conciliare la normativa comunitaria con le legislazioni interne - davvero proliferanti nei vari ordinamenti nazionali - nell'ottica di perseguire una visione unitaria della disciplina e del pertinente consolidamento nell'acquis unionale dei trasporti ⁽²⁾.

E' del tutto logico, allora, che sia stata prioritariamente individuata nella circostanza l'esigenza di costituire, *de jure condendo*, un *framework* comunitario di "sostegno" e di armonizzazione del "progetto dei RPAS" per superare gli attuali impedimenti all'inclusione di una siffatta emergente innovazione avionica soprattutto nel sistema commerciale d'Europa.

(1) Segretariato Generale del Consiglio UE, Doc. 13235/14 Rev.1 del 30/9/2014.

(2) Vedi ENAC: "Regolamento "Mezzi aerei a pilotaggio remoto" ENAC del 16/12/2013, Bozze delle linee guida 1 e 2/2014 "Qualificazione del personale di volo APR" e "SAPR Organizzazioni riconosciute" del 22/5 e 8/8/2014, rispettivamente e, infine, Bozza di Circolare NAV "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" dell'8/1/2013.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul terreno degli investimenti comunitari da cui imprescindibilmente attingere le risorse indispensabili in *subjecta materia*, prescindendo dai prospettati benefici derivanti dall'esercizio dei programmi europei Horizon 2020 e Cosme, notiamo confidare fortemente sull'"impulso", preannunciato dalla Commissione, diretto a mobilitare i prefati fondi (R&S) che sono gestiti dalla impresa comune SESAR (Cielo Unico Europeo) e le cui norme di riferimento formano oggetto di rivisitazione da parte delle Istituzioni (Consiglio UE doc. 13234/14 Rev1).

In proposito, il Consiglio ha preso atto - giustappunto, nella medesima sessione - dei progressi ottenuti nel Gruppo Trasporti, durante il corrente processo di formazione del progetto denominato "Cielo Unico Europeo 2+" (acronimizzato SES 2+), riguardante le proposte indirizzate ad accelerare la gestione del traffico aereo (ATM) nonché dei servizi di navigazione aerea dell'UE e che raggruppa, in un unico atto legislativo, i (quattro) regolamenti SES vigenti con la *novella* relativa alla disciplina dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).

Si aggiunga, per completezza di informazione in merito ai seguiti del citato pacchetto normativo, che, nella riunione conclusiva nel corrente semestre del Consiglio TTE (Doc. ST 16376/14 del 3 dicembre 2014), è stata condivisa l'adozione di un "orientamento generale" sulle due proposte (indicate nell'"*institutional file*": 2013/0187 COD e relative, rispettivamente, al regolamento sull'EASA e all'attuazione del "Cielo Unico Europeo") che mirano a rendere il trasporto aereo meno frammentario, più competitivo ed efficiente.

In tale cornice, è plausibile che venga esercitato ogni sforzo capace di accrescere le competenze della predetta agenzia chiamata a sovrintendere, in prospettiva, al complicato meccanismo delle procedure autorizzatorie e di certificazione correlate allo svolgimento "sostenibile e sicuro" delle future attività dei sistemi RPAS " in uno spazio aereo non segregato" ⁽³⁾.

Sulla realizzazione di questo auspicio si deve dar atto che, mentre gli emendamenti della summenzionata modifica del regolamento "EASA" (Doc.15733/14) sono adattati alla legislazione SES, al programma di ricerca SESAR ed ai principi contenuti nel "*common approach*"

(3)V. Regolamento (CE) 216/2008, All.II "Aeromobili di cui all'art. 4, paragrafo 4, *i.e.* sul limite di KG 150 della massa degli aeromobili non pilotati.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

sulle "agenzie decentralizzate" ("road map" stabilita dalla Dichiarazione congiunta del trilogò del dicembre 2012), la Commissione avanzerà molto opportunamente una ulteriore, separata proposta che apporterà nel 2015 una complessiva revisione dell'organismo di Colonia.

Ma vi è di più. Si è registrato un ampio consenso nell'ambito degli interventi della seduta su una maggiore e più intensa collaborazione fra la suddetta EASA e i detentori (nazionali e europei) della specifica *expertise* tecnologica, tenuto conto del *background* maturato dagli operatori settoriali RPAS e da enti specializzati come, EUROCAE, Eurocontrol, Jarus, SJU - SESAR, l'EDA, l'Agenzia spaziale europea e l'ESA.

Al riguardo, ci limitiamo ad osservare che innanzitutto rileverà la cooperazione interstatale nel settore della *safety*, relativamente ai molteplici risvolti di carattere giuridico derivanti, sul piano internazionale, dalla specifica disposizione iussiva dell'ICAO (art. 8 della Convenzione di Chicago) che sancisce il divieto di volo ad "aerei senza pilota", salvo la concessione di appositi permessi delle pertinenti autorità statali, fermi restando gli opportuni controlli onde "evitare qualsiasi pericolo agli aeromobili civili".

Da questo angolo visuale, si è sostenuto che una delle maggiori implicazioni atte a giustificare il mantenimento dei più elevati *standard* di sicurezza attenga al pericolo derivante dalle potenziali interferenze - e, a nostro avviso, non soltanto generate da frequenze radio, come acclarato nel corso della medesima riunione - verificabili nei casi di impiego aperto, su vasta scala, al traffico generale dei droni.

E' indubbio, difatti, che l'apertura generalizzata del comparto europeo ai RPAS possa comportare la necessitata previsione di norme incentrate sulla prevenzione contro i possibili atti illeciti e le minacce - anche di natura terroristica - ad integrazione del dispositivo di *security* predisposto dall'UE (*ex* regolamento (CE) n.300/2008), per la salvaguardia degli obiettivi maggiormente vulnerabili dell'aviazione civile.

Spostando il discorso sul campo dell'infortunistica è prevedibile, altresì, un adeguamento - sulla scorta anche dei diversi livelli di rischio riferibili ai RPAS - del corrente *regime* della responsabilità civile che è "stabilito" considerando gli aeromobili con equipaggio la cui massa



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

(uguale o superiore a 500 kg, *ex art. 2* regolamento CE 785/04) determina la copertura minima assicurativa e, posto che la gran parte di tali mezzi aerei non oltrepassa detta soglia ponderale, dovranno conseguentemente essere introdotte polizze calibrate alle nuove esigenze.

In tale articolato quadro normativo, la Direzione Generale "Enterprise and Industry" della Commissione ⁽⁴⁾ ha apprezzabilmente pubblicato due studi del 19 novembre 2014, rispettivamente "*On Third - Party Liability and Insurance Requirements of RPAS*" e "*On data protection and ethical risks in civil RPAS operations*" che, di certo, rappresentano un importante contributo per il successo della "strategia" basata sulla suddetta comunicazione (COM (2014) 207) e, in particolare, per gli *stakeholder* ai quali è stato riservato anche un "*Executive summary*" con interessanti "*recommendations*" di buone pratiche.

Alla stregua di tali premesse, si riesce a cogliere appieno l'estremo favore per un coerente approccio multidisciplinare alla presente tematica specie nel fiorire di numerosi eventi recentemente organizzati in Italia.

Basti evidenziare, in questa sede, il convegno tenutosi a Napoli il 22 e 23 ottobre 2014 sul tema "Creare opportunità di lavoro attraverso l'aerospazio", la conferenza incentrata su "The Multifunctional nature of the aerospace domain" svolta a Firenze dal 22 al 24 ottobre 2014 e, *last but not least*, la 1^a edizione 2014 - 2015 della *kermesse* "Roma Drone" che presenta un ciclo di manifestazioni con l'intervento dei maggiori esperti della "*drone community*".

Sul solco sin qui segnato nello scenario degli impegni istituzionali dell'UE, precisiamo, infine, che la prossima presidenza di turno della Lettonia, anche in vista della presentazione delle proposte legislative sulla materia *de qua*, come sancito dal "Trio" (Doc. del Consiglio UE n. 10948/14 del 17 giugno 2014) ha già calendarizzato un *meeting* di "alto livello" riservato ai ministri dei Trasporti dell'Unione Europea, che si terrà nel marzo 2015.

(4) La Commissione ha organizzato anche due *workshop* sull'impiego dei RPAS il 28/5 e il 29/9 2014 e l'EASA ha tenuto il 15 e 16 /10/2014 la conferenza annuale sulla safety dei droni nell'aviazione generale .



LEGGE DI STABILITÀ 2015: IL NUOVO ASSETTO NORMATIVO DELL'AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI

Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna



La Legge n. 190 del 23 Dicembre 2014 (cd "Legge di Stabilità 2015"), pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 29 dicembre 2014, ha rivoluzionato il panorama del settore dell'autotrasporto innovando sostanzialmente l'assetto normativo ad oggi in essere.

Certamente la principale novità apportata dalla Legge di Stabilità 2015, riguarda la definitiva abolizione della disciplina sui costi minimi di esercizio dell'autotrasporto. Il nuovo comma 4 dell'articolo 83-*bis* del Decreto Legge 112/2008 ha infatti ristabilito il principio della libera contrattazione, prevedendo che "nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale". L'abrogazione segue la pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 4 settembre 2014 secondo cui "la determinazione dei costi minimi d'esercizio non può essere giustificata da un obiettivo legittimo". In particolare, i giudici comunitari avevano rilevato che, sebbene fosse ipotizzabile che la tutela della sicurezza stradale potesse costituire un obiettivo legittimo, a loro parere, la normativa italiana si limitava a prendere in considerazione tale aspetto in maniera generica, senza stabilire un nesso tra i costi minimi d'esercizio e il conseguente rafforzamento della sicurezza stradale.

A decorrere dal gennaio 2015, quindi, i rapporti economici relativi alle prestazioni di trasporto sono rimessi alla libera contrattazione delle parti, seppur nel rispetto del "principio di adeguatezza dei corrispettivi alle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione".



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Tale precisazione è da leggere congiuntamente ad un'ulteriore previsione della normativa in commento che ha statuito la pubblicazione da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti di "valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto". La previsione di tali valori, tuttavia, anche se solo di "riferimento", lascia spazio a nuovi ed ulteriori dubbi sull'interpretazione e sulla legittimità degli stessi alla luce dei principi richiamati dalla Corte di Giustizia.
- Per i contratti di trasporto di durata superiore a trenta giorni è stato invece introdotto il sistema del *fuel surcharge*. La nuova normativa prevede infatti che, qualora il costo del gasolio si modifichi di oltre il 2%, la tariffa concordata tra le parti dovrà essere aggiornata. Il medesimo adeguamento si applicherà anche in caso di variazione di oltre il 2 % dei pedaggi autostradali.
- Nella nuova versione dell'articolo 83-*bis* è stata infine soppressa la possibilità per gli autotrasportatori di effettuare rivalse tariffarie tramite ricorso per decreti ingiuntivi.
- In secondo luogo, il legislatore è intervenuto sul Decreto Legislativo 286/2005, modificando la definizione di "committente" ed introducendo una nuova disciplina sulla "sub-vezione".
- Il "committente" del trasporto, infatti, in base alla nuova definizione, è l'impresa iscritta all'Albo degli Autotrasportatori "che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto".
- Nella nuova figura di "sub-vettore", invece, è inclusa, non solo l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ma anche l'impresa estera abilitata a svolgere trasporto internazionale e di cabotaggio.
- Come preannunciato la legge in commento ha inoltre introdotto una disciplina *ad hoc* per la sub-vezione con l'obiettivo di limitarne l'impiego e ridurre la filiera dei soggetti coinvolti nei trasporti. In virtù della nuova disciplina, il vettore principale potrà infatti sub-commissionare il trasporto ad un sub-vettore solo laddove ciò sia espressamente previsto nel contratto stipulato con il committente. Qualora la sub-vezione non sia autorizzata ed il vettore principale affidi ugualmente il trasporto ad un soggetto terzo, il committente avrà diritto di risolvere il contratto per inadempimento.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

È fatto invece espresso divieto al sub-vettore di affidare a sua volta il trasporto ad altro vettore. In tal caso il relativo contratto sarà nullo ed il vettore effettivo avrà il diritto di percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, sarà tenuto ad esibire la propria fattura a semplice richiesta. In sostanza, qualora il sub-vettore commissioni ad un ulteriore soggetto il trasporto, egli si espone al rischio di perdere integralmente la retribuzione pattuita per la propria prestazione a vantaggio dell'esecutore materiale del trasporto.

Tale divieto non opera tuttavia nel settore della distribuzione, ovvero nel caso in cui un vettore gestisca collettamente distribuito da una piattaforma logistica mediante il ricorso a più sub-vettori. La normativa prevede, infatti, che all'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettamente mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico (intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi), è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

La nuova normativa ha altresì abrogato la Scheda di Trasporto che, pertanto, non costituisce più documento necessario di accompagnamento delle merci oggetto di trasporto. La circolare del 31 dicembre 2014 (n. 300/AJ9221/141108/44) del Ministero dell'Interno ha confermato tale abrogazione e, al fine di garantire i controlli su strada, ha disposto che *"ai fini dell'applicazione delle disposizioni della responsabilità del committente o del vettore per le violazioni commesse durante l'effettuazione del trasporto, di cui all'art. 7 del DLG n. 286/2005, le generalità del committente potranno essere desunte dalle istruzioni scritte che, ai sensi dell'art. 7, comma 4, del DLG n. 286/2005 devono continuare a trovarsi a bordo del veicolo adibito al trasporto di merci in conto terzi.*

In mancanza di tali istruzioni, ferme restando le conseguenze sanzionatorie previste dallo stesso comma 4 del citato art. 7, le generalità del committente potranno essere richieste al vettore, ai sensi dell'art. 180, c. 8, CDS". Resta dunque ferma la necessità di istruzioni scritte per i contratti non conclusi in forma scritta.

Ulteriori novità riguardano gli obblighi imposti al committente (ed al vettore, ove autorizzato alla sub-vezione) sul controllo delle attestazioni di regolarità del vettore (o del sub-vettore).

Il committente (o il vettore) del trasporto dovrà infatti verificare la re -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● golarità dell'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, da parte del soggetto incaricato, preliminarmente alla stipulazione del contratto, mediante acquisizione dal vettore (o dal sub-vettore) dell'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali. In futuro questo adempimento dovrebbe però essere semplificato mediante l'accesso a banche dati consultabili *on line* sul sito del Comitato Centrale nel quale dovrebbero essere pubblicate per ciascun vettore le qualificazioni di regolarità. In caso di inadempimento di tali controlli, il committente del trasporto sarà obbligato in solido a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti. Infine, in caso di contratto orale, il committente *"si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito"*.

● Un altro aspetto da rilevare riguarda l'introduzione della c.d. *"negoiazione assistita"* in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto. In caso di controversia, infatti, l'esercizio dell'azione giudiziale dovrà essere preceduta da un preventivo esperimento del procedimento di negoziazione assistita da uno o più avvocati. Tale istituto si pone come condizione di procedibilità obbligatoria per i rapporti che afferiscono i contratti di trasporto e sub-trasporto, eccezion fatta per il caso dell'azione diretta di cui all'articolo 7 *ter* D. Lgs. n. 286/2005.

● La legge n. 190/2014 è, infine, intervenuta sui requisiti di idoneità finanziaria richiesti alle imprese per la presentazione della domanda di iscrizione all'Albo per l'esercizio della professione di autotrasportatore di cose conto terzi. L'impresa di autotrasporto, infatti, per i primi due anni di attività, potrà dimostrare la propria capacità finanziaria attraverso la polizza di responsabilità professionale. A partire dal terzo anno, invece, non potendosi più avvalere di suddetto strumento, la dimostrazione dell'idoneità finanziaria dovrà essere fornita tramite certificazione rilasciata da un revisore contabile (o altro soggetto debitamente riconosciuto) oppure mediante attestazione rilasciata sotto forma di fidejussione bancaria o assicurativa.

● Alla luce delle novità e delle modifiche sopra indicate emerge chiaramente che l'intervento operato dalla Legge di Stabilità 2015 ha l'obiettivo di semplificare e liberalizzare il settore nazionale dell'autotrasporto, anche al fine di renderlo maggiormente competitivo nell'ambito comunitario in cui gli operatori si trovano quotidianamente ad operare.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

-  **Stress test assicurativi e soluzioni di capitale**
Workshop ANIA e Twelve Capital in collaborazione con ANIA ARI
Milano, 4 febbraio 2015 (Sede ANIA, via Aldo Rossi, 4)
Per info e accredito: eventiania@ania.it
-  **Roma Drone Conference - "APR e telerilevamento. L'utilizzo dei droni per l'osservazione del territorio, il controllo dei beni culturali e il monitoraggio dell'ambiente"**
Roma, 18 marzo 2015
Atahotel Villa Pamphili, via della Nocetta 105. Contatto: segreteria@romadrone.it
-  **IUMI Spring meetings**
Bruxelles, 22 - 24 marzo 2015



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

Massimo Canepa
Isabella Colucci
Alfredo Dani
Pietro Nisi
Doriano Ricciutelli

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.272
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

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