

# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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



## SOMMARIO

gennaio 2016 - N. 1 anno VI

### Marine

- The DC Merwestone and the “fraudulent device rule” 3  
by *Guglielmo Camera*
- Utmost Good Faith 7  
di *Alfredo Dani*

### Aviation

- La Security del trasporto aereo nell’UE alla luce dell’attuale situazione internazionale 12  
di *Doriano Ricciutelli*
- Droni: rischi e opportunità 19  
di *Matteo Camera*

### Transport

- La clausola “claims made” nella responsabilità civile professionale e i limiti di vessatorietà recentemente indicati dalla Cassazione 29  
di *Pietro Nisi*



**Genova**  
18-21 September 2016

Dal 18 al 21 settembre si terrà a Genova la 142<sup>a</sup> edizione dell'International Union of Marine Insurance (IUMI). Dopo 15 anni la Conferenza *marine* mondiale torna in Italia.

### 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.*



## THE DC MERWESTONE AND THE “FRAUDULENT DEVICE RULE”

Guglielmo Camera  
*Studio legale associato Camera Vernetti*



This quite recent Court of Appeal case represents an important precedent for the insurers of all class of business ruling in favour of the underwriters in respect of the use of fraudulent device in presenting an insurance claim.

### The facts

In January 2010, the DC Merwestone (“DCM”) whilst she was in navigation from Kalipeda to Bilbao, laden with a cargo of metal scraps, experienced a flooding in the engine room so causing heavy damage to the main engine. DCM was insured with a 12 months - time policy and Owners claimed under the insurance policy about Euro 3 million for the loss.

The cause of the loss was not at dispute as it was addressed to the presence of water in the emergency fire pump. Whilst the DCM was navigating in very cold temperatures her crew used the emergency fire pumps to blast away the ice from the hatch covers.

However the crew did not dewater the pumps after this exercise and the water inside froze, so expanding, causing a crack in the pumps and allowing the seawater to leak inside the vessel. On top of that the pumping system inside the engine room did not work properly and could not cope with the rate of ingress of water in the engine room.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In presenting the claim to the insurers, the Managers stated falsely that the crew reported that on the day of the loss the bilge alarm had gone off and same had been ignored as it was thought to be due to the heavy rolling of the DCM in rough seas. Hence the presence of water inside the engine room was discovered by the crew 9 hours later. In fact such statement was not supported by the crew.

The purpose of this statement was to address the cause of the loss to crew negligence so to avoid any risk of negligence by the Owners/Managers or unseaworthiness with the privity of the assured.

In reply to the insurance claim the Insurers denied recovery on the grounds that the loss was not attributable to a named peril in the policy but rather to unseaworthiness and that the claim should have been denied as the presentation of the claim was supported by a fraudulent statement.

### The first instance decision

The Judge, Popowell J., found for the Insurers. In his ruling Popowell J. found that the loss was not due to unseaworthiness but to a peril of the sea.

Despite this, the Judge denied cover relying on a precedent (*Agapitos v. Agnew [2003] QB 556*) and the so called “fraudulent claim rule” so that when an insured embellishes the claim with a fraudulent statement, same will lose any recovery under the policy, provided such statement refers to the claim and is material to the loss, irrespective of the fact that the claim would be recoverable under the policy.

### The appeal

Owners filed appeal against the judgement but the Court dismissed it on the same grounds as to the Commercial Court, save for some differences.

In particular the Court found that the rule set out in the *Agapitos* had to be applied so that an insured is deprived of any recovery if he makes a false statement voluntarily or recklessly in an effort to support a claim, believed honestly by him to be good and recoverable.



The Court held also that this approach was in line with the public policy and that the claim should be disallowed even if the fraudulent device was unjust and disproportionate in respect of the claim.

#### Commentary

The judgement is indeed a significant decision for all the underwriters, both marine and non-marine. The impact of this decision – which may be discussed before the Supreme Court if the insured is given the leave – is very important in terms of presenting the claim to the underwriters.

The main issues are the following:

- in presenting a claim a false or fraudulent device by the insured will lead to the denial of the claim.

This forfeiture shall apply even if the insured was merely reckless in using the fraudulent device, namely he was not caring whether it was true or false.

Therefore no intention to make a false statement is required but a mere reckless disregard is sufficient;

- it is not required that the false device has any bearing on cover as it is sufficient that the insured has used it in order to facilitate the recovery or induce the underwriters to a quicker settlement of the claim. This is a very important issue as it means that, even if the claim was valid and the insured would have recovered under the policy, the mere use of fraudulent device will deprive him of any recovery, even if such device would have not any direct impact on cover.

This is what exactly happened in the DC Merwestone case where, had the assured avoided to make a false statement, the loss would have been recoverable.

The only requirement (test of materiality) is that the use of fraudulent device should lead to a *“significant improvement” in the assured’s prospects of success prior to any final determination of the parties’ rights*.



Hence the use of such device, despite the absence of any causal link with the loss, should at least allow the insured to achieve a quicker and more straightforward settlement of his claim. In fact the purpose of the “fraudulent device rule” is to punish dishonest behaviours so that same are discouraged from taking such behaviour;

○ no “just and proportionate rule” should be applied.

In the first instance judgement the Judge had expressed the view that, despite such behaviour should have to be blamed, the test to be applied would have been whether it is just and proportionate to deprive the assured of his claim, taking into account all of the circumstances of the case. Such approach was denied by the Court of Appeal.

The Court held that the “fraudulent device rule” was a legitimate deterrent for fraud in insurance claims. Hence the application of a “just and proportionate test” was undesirable, concluding that the rule would have not affected the “careless or forgetful” insured.

In fact the purpose of the “fraudulent device rule” is to punish dishonest behaviours so that same are discouraged from taking such behaviour, irrespective of the gravity of such behaviour.

Indeed this case might open new scenarios in all classes of insurance business which are mainly subject and regulated by English law.

Indeed with the reinstatement of the “fraudulent device rule” insurers shall need to be vary cautious in taking any behaviour which might fall within such rule to avoid that their claim is forfeited, irrespective of the fact that the loss was covered under the policy.



## U<sup>T</sup>MOST GOOD FAITH

Alfredo Dani  
BonelliErede Studio Legale



Il concetto di “buona fede” è di per sé, e in tutti gli ordinamenti, abbastanza scivoloso. Lo troviamo, in ordine sparso, nel nostro codice civile (in tema di trattative, art. 1337; di interpretazione del contratto, art. 1366; di esecuzione del contratto, art. 1366 ma anche in sedi diverse da quella contrattuale o pre-contrattuale: ad es., nel possesso, art.1147, 1153-1157, 1159, 1162).

Probabilmente, premessa in termini generali la nostra preferenza (condivisa dai più) per una buona fede intesa in senso oggettivo (è sempre pericoloso, prima ancora che errore concettuale, avventurarsi nel mare delle intenzioni) il vocabolo “buona fede” è atto ad assumere significati almeno in parte diversi, a seconda del contesto in cui viene utilizzato (per qualche cenno, G. Alpa, *I principi generali*, 2° ed., Milano, 2006, *passim*).

Tuttavia, come è stato da più parti notato, il problema del significato di “buona fede” ha acquisito rinnovata vivacità in seguito alla normativa comunitaria sulla tutela del consumatore, con particolare riguardo alla protezione dello stesso contro le clausole abusive e/o vessatorie inserite nel contratto dal professionista (in Italia, cfr. D. Lgs. 6 settembre 2005, n. 206; Codice del consumo, e le successive modificazioni; la normativa comunitaria è stata introdotta in tutti gli ordinamenti dell’Unione e, anche in questa occasione, si è dovuto prendere atto della inadeguatezza -anche non soltanto lessicale - della “versione” italiana).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

L'ordinamento inglese ha forse faticato più di altri nel recepire le novità comunitarie destinate alla protezione del consumatore e, in generale, a riconoscere un ruolo alla "buona fede" in relazione ai contratti nelle loro varie fasi preliminari, di stipulazione, di esecuzione e così via.

Per quanto già nel 1977 in quell'ordinamento fosse stato praticato un considerevole progresso con lo *Unfair Contract Terms Act, 1977*, nel senso di proteggere in qualche modo il contraente più ingenuo, che si trovi per di più in una *Unequal Bargaining Position*, la posizione del diritto inglese, anche se qualche commentatore (per tutti, Lord Bingham) si è avventurato a dimostrare che "...good faith is regulated implicitly in a piecemeal fashion", rimane sostanzialmente - almeno come punto di partenza, quella espressa dalle parole di Lord Ackner (*Walford v Miles, 1992*):

*"A duty of good faith is inherently inconsistent with the position of a negotiating party..."*

e, per buona misura, pur avendo le parti richiesto che nel caso di specie venissero valutati gli aspetti di buone fede, tale valutazione venne loro negata in quanto

*"unworkable in practice..."*

In buona sostanza, nel diritto inglese (a differenza di quanto avviene nell'Europa continentale e negli Stati Uniti d'America) nel diritto dei contratti, con il solo limite della frode, il concetto di buona fede non trova posto poiché porrebbe un limite alla libera e spregiudicata determinazione del contenuto del contratto, dove ciascuna delle parti è libera di realizzare il migliore affare possibile senza dover essere soggetta a particolari vincoli o controlli.

Recentemente, tuttavia, la *Law Commission*, chiamata non solo ad introdurre nel Regno tale termine, equiparabile a "correttezza", traducibile con *fairness* e così sostanzialmente utilizzato nel contesto della Direttiva, si è resa conto che il problema si poneva anche al di fuori dello specifico settore comunitario e consumeristico e che era opportuno avventurarsi - a ciò indotti anche dal mercato internazionale, nel quale si andavano rafforzando sistemi normativi efficienti di stampo continentale - in una adeguata normazione anche dell'assicurazione non-vita, al di fuori delle fattispecie *consumer* di matrice comunitaria.





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Non è inutile rammentare come sino ad oggi in Inghilterra l'assicurazione sia stata soprattutto regolata dal *Marine Insurance Act, 1906*, "*An Act to codify the Law relating to Marine Insurance*". Opera illuminata di Chalmers, il MIA, 1906 è stato per anni, nella assenza di provvedimenti legislativi tipica del principale Paese di *Common Law*, utilizzata anche - con gli opportuni *distinguo* - nelle assicurazioni danni *non marine*.

Il MIA, 1906, *sub* Disclosure and Representations, Sect. 17 Insurance is uberrimae fidei, così recita:

*"A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party"*.

La successiva Sect. 18 precisa:

*"...the assured must disclose to the insurer...every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known to him...Every circumstance is material which would influence the judgement of a prudent insurer in fixing the premium or determining whether he will take the risk"*.

Due considerazioni emergono. In primo luogo l'obbligo di comportarsi secondo "*utmost good faith*", apparentemente bilaterale (Sect. 17), è in realtà unilateralmente a carico dell'assicurato, tenuto, sotto pena di decadenza da ogni diritto altrimenti attribuitogli dal contratto di assicurazione, alla *disclosure* non solo delle circostanze del rischio a lui note ma anche di quelle che avrebbe dovuto conoscere *in the ordinary course of business*, tali da poter influenzare il giudizio di un *prudent insurer* nel fissare il premio o nell'accettare il rischio. Inoltre è evidente che la valutazione è lasciata all'assicuratore, rendendosi così necessario per l'assicurato provocare un riscontro giudiziale munito, nel riscontro della giurisprudenza, di limitate possibilità di successo.

Un simile, severo criterio non esiste negli ordinamenti continentali, nei quali peraltro - pur nelle oscillazioni interpretative - il dovere di buona fede (non "*utmost*") permea ovunque tutto il diritto dei contratti; contrariamente a quanto avviene in Inghilterra, come poco sopra abbiamo avuto modo di precisare.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Una volta di più, la *doctrine* della “*Utmost Good Faith*” nasce dalla geniale mente giuridica di William Murray, 1° Conte di Mansfield, meglio noto come Lord Mansfield, ritenuto il padre fondatore del diritto commerciale e marittimo inglese. Per essere più precisi tale *doctrine*, che già vagava per il *common law*, venne applicata ad una situazione assicurativa nel decidere il famoso caso *Carter v Boehm* [(1766)]<sup>3</sup> Burr 1905.

Scrive Lord Mansfield:

“*Insurance is a contract upon speculation. The special facts upon which the contingent chance is to be computed lie most commonly in the knowledge of the insured only; the underwriter trusts to his representation and proceeds upon confidence that he does not keep back any circumstance in his knowledge to mislead the underwriter into a belief that the circumstance does not exist, and to estimate the risk as if it did not exist.*...”*“The keeping back of such circumstances is fraud, and therefore the policy is void. Although the suppression should happen through mistake without any fraudulent intention, yet still the underwriter has been deceived, and the policy is void, because the risk run is really different from the risk understood and intended to be run at the time of the engagement”.*

Forse nelle intenzioni di Lord Mansfield, nel contesto del suo ampio disegno di rivisitazione del diritto commerciale inglese, vi era quella di introdurre in termini generali un concetto di buona fede, non necessariamente *utmost*, quale correttivo della durezza del diritto inglese dei contratti. In realtà, se tale era lo scopo, esso non è stato raggiunto ma la “*Utmost Good Faith*”, inserita come concetto portante nel MIA, 1906, ha regnato incontrastata per decenni nel diritto assicurativo (e riassicurativo) britannico.

Con lo Insurance Act, 2015, tutt’ora soggetto a modifiche e destinato ad entrare in vigore verso la metà dell’anno in corso, il concetto di *Utmost Good Faith* scompare. Nella parte 5° dell’*Act*, Sect. 14 **Good Faith**, leggiamo:

“(1) *Any rule of law permitting a party to a contract of insurance to avoid the contract on the ground that the utmost good faith has not been observed by the other party is abolished.*

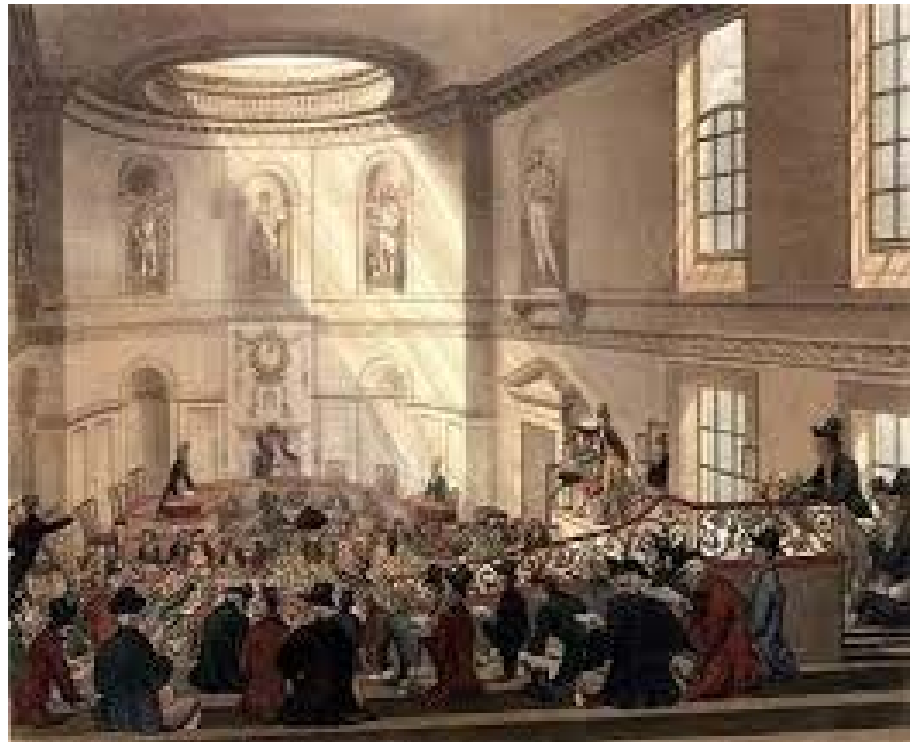


## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

“(2) Any rule of law to the effect that a contract of insurance is a contract based on the utmost good faith is modified to the extent required by the provisions of this Act and the Consumer Insurance (Disclosure and representation) Act 2012.

Con questo terminiamo queste brevi note.

Lo Insurance Act, 2015, richiede ben altro commento e attualmente, essendo ancora modificabile, viene presentato e discusso presso altri ordinamenti, immaginiamo nell’auspicio che l’Act e le sue eventuali modifiche possano venir condivise in un mercato globale dell’assicurazione, non solo Marine, dove l’Inghilterra intende in tutta evidenza rafforzare la propria leadership attraverso l’abbandono di talune peculiarità del proprio sistema normativo, avvicinandolo alle ben meditate e secolari esperienze dei diritti continentali ed alle esigenze della Unione Europea.





## L A SECURITY DEL TRASPORTO AEREO NELL'UE ALLA LUCE DELL'ATTUALE SITUAZIONE INTER- NAZIONALE

*Doriano Ricciutelli*  
*Istruttore certificato dell'ENAC*



Il 27 luglio 2015 la Commissione europea ha pubblicato la relazione annuale, riguardante l'attuazione del regolamento 300/CE/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, sulla base dell'attività svolta nei riguardi delle autorità nazionali competenti degli Stati dell'Unione.

Occorre preliminarmente precisare che, ai sensi del regolamento 72/UE/2010, la predetta istituzione è chiamata annualmente a svolgere, in maniera sistematica, una serie di ispezioni presso le suddette autorità "designate" e gli aeroporti dell'UE, allo scopo di verificare i livelli di *compliance* nella sicurezza del trasporto aereo in maniera trasparente, efficace e coerente.

In linea generale, le citate attività hanno fatto registrare positivi riscontri grazie soprattutto agli interventi correttivi esercitati dalle autorità responsabili della security aerea sulle carenze effettivamente emerse in occasione delle antecedenti visite condotte dagli ispettori europei e formanti oggetto delle raccomandazioni adottate dalla Commissione.

In particolare, dal documento in esame è agevole rilevare che è stata raggiunta una concreta conformità delle misure di sicurezza alla legislazione comunitaria vigente, attesa anche l'azione istituzionale degli Stati membri e della Commissione stessa costantemente orientata a garantire una esecuzione corretta, integrale ed armonizzata delle disposizioni di settore.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Al riguardo, va detto che il suindicato organismo nel corso dell'anno di cui trattasi ha peraltro emanato un pacchetto di incisive modifiche normative mirate al miglioramento interpretativo delle regole di sicurezza nonché ad un apprezzabile allineamento del programma doganale degli "operatori economici autorizzati" (OEA) con il regime degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti (*ex* regolamento 687/UE/2014).

Qui sembra inoltre doveroso osservare che la "Union database on supply chain security, (UDSCS)" comprendente, oltre alle summenzionate ultime due categorie di figure professionali, anche i validatori indipendenti e gli organismi AAC 3 - vale a dire i vettori aerei autorizzati a trasferire merci e posta nell'UE - rappresenta un formidabile elemento di consultazione sulle spedizioni effettuate per via aerea, obiettivamente assai vantaggioso ai fini dell'accertamento preventivo contro atti di interferenza illecita (Decisione C (2014)1200 e Decisione C (2014) 4054, rispettivamente del 5/3 e del 20/6 del 2014).

Volgendo lo sguardo all'attuale quadro delle iniziative maggiormente rilevanti in termini di sicurezza degli scali, notiamo con interesse che si è ritenuto opportuno accrescere la capacità di rilevamento degli esplosivi attraverso l'implementazione di apposite norme di natura squisitamente operativa inerenti all'uso di dispositivi ETD (Explosive Trace Detector)<sup>(1)</sup>.

Sul terreno dell'effettiva attuazione delle regole comunitarie fondamentali dell'aviazione civile e sulla scorta dei rilievi formulati a seguito delle ispezioni in parola, è appena il momento di dover ammettere, in buona sostanza, che ci si attende ancora un ulteriore progresso - in assenza di risultati confortanti - dai monitoraggi sulla rispondenza formale dei programmi nazionali con i correlati controlli di qualità, nonché sulla operatività dei fornitori aeroportuali conosciuti e dei vettori aerei appartenenti ai paesi terzi.

Parallelamente alle verifiche di esclusiva competenza della Commissione, si sono conclusi nello stesso periodo 25 ispezioni nazionali secondo i dettami del regolamento 18/UE/2010, allegato II punto 18.1 da cui sono state poste in risalto alcune - seppur minime - carenze dovute nella gran parte dei casi al fattore umano - realisticamente superabili in avvenire

(1) Regolamento 278/UE/2014 e Decisioni C/2014 n. 1635 e 3870, rispettivamente, del 17/3 e 17/6-2014.



● facendo leva anche sull'affinamento qualitativo delle norme, del *management* e del *training* (vedi MAT N.4/2013, pag. 43-46) - e, in altri casi, pertinenti ai metodi dello *screening* degli aeromobili e delle merci.

● Con riguardo a questi ultimi aspetti e sul piano dell'effettività, l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 31 luglio 2015 ha approvato la Circolare SEC 8 inerente alle mansioni del "Security Manager", figura professionale dotata di autonomia decisionale che, nella cornice organizzativa del gestore aeroportuale, assume nel proprio ruolo responsabilità e compiti per una esatta implementazione locale delle disposizioni comunitarie e nazionali regolanti la materia.

● Nello specifico, in base alla nuova regolamentazione nazionale, il security manager, costituendo punto di "riferimento" qualificato "per tutti i soggetti" e gli enti "sugli aspetti afferenti la security", apporterà di certo un valore aggiunto nella ottimizzazione dei servizi svolti dallo staff aeroportuale garantendo un proficuo intervento motivazionale e di *performance*, la conoscenza degli standard di qualità interna e la consapevolezza degli obblighi legali e tecnici caratteristici del suo profilo deontologico.

● Quanto invece alle questioni tuttora aperte nell'ambito formativo, vale la pena di sottolineare che, sempre sul piano nazionale, lo stesso ENAC il 28 settembre 2015 ha diramato la circolare SEC 5 A per aggiornare le precedenti procedure e fornire, quindi, efficaci strumenti attuativi tesi a valorizzare programmi didattici "predisposti dagli istruttori e dagli addetti alla formazione".

● In vista di una migliore comprensione delle regole non va poi trascurato il fatto che al documento in argomento è stato allegato anche un manuale della formazione per la security contenente gli schemi dei singoli programmi addestrativi per le varie categorie di personale interessato, criteri e modalità esplicative per quanto attiene le metodologie di insegnamento utilizzabili, le ore di formazione per singoli corsi e, infine, le metodologie di valutazione.

● Relativamente alle questioni concernenti il panorama europeo legislativo applicabile alla sicurezza, ci preme ricordare che la Commissione, "al fine di garantire chiarezza e certezza giuridica" - problematica già puntualmente sollevata da questa rivista (in MAT ottobre 2013, pag. 46) - ha



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● ritenuto opportuno abrogare definitivamente il regolamento 185/UE/2010 e sostituirlo con un nuovo strumento normativo (regolamento di esecuzione 2015/UE/1998 del 5 novembre 2015, in vigore dal 1° febbraio 2016), consolidando l'atto iniziale e le relative modifiche (20), che dovrebbe essere aggiornato, se del caso, sulle "esperienze pratiche acquisite e dai pertinenti sviluppi tecnologici".

● Per dovere di completezza ed aggiornamento, si consideri che la Commissione, con decisione di esecuzione C (2015) 8005, recante le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'art. 18 lettera a), del regolamento (CE) 300/2008 (*i.e.* "le informazioni riservate UE"), ha provveduto ad abrogare, parimenti, l'analoga decisione C (2010) 774, del 13 aprile 2010, connessa al suindicato regolamento n. 185.

● Spostando nuovamente il discorso sulle "prove" - ovverosia gli esercizi di sperimentazione atti ad introdurre inedite metodiche nei *check* di sicurezza non ancora formalmente riconosciute dalla legislazione in vigore - ci accorgiamo che la Commissione ha valutato con favore l'impiego, in funzione antiterroristica, di nuove tecnologie concernenti i rilevatori di metalli celati nelle calzature (combinati con i portali elettromagnetici), di apparecchiature di *screening* di ultima generazione per i bagagli a mano che non richiedono la rimozione di computer portatili, di dispositivi elettrici di grandi dimensioni e di liquidi, nonché l'uso di software in apparati adatti a consentire automaticamente il passaggio dei bagagli non contenenti articoli proibiti.

● A titolo meramente esemplificativo, giova evidenziare che a livello internazionale in occasione del (primo) "*Symposium on innovation in aviation security*", organizzato dall'ICAO dal 21 al 23 ottobre 2014, sono stati presentati a cura degli *stakeholder* alcuni prototipi delle menzionate attrezzature, caratterizzate da un alto profilo tecnologico e capaci di elaborare sofisticate funzioni di analisi comportamentale e biometrica elevando, da un lato, il grado di sicurezza in generale e, dall'altro, minimizzando l'impatto negativo delle operazioni aeroportuali nei riguardi dell'utenza.

● In merito, nel corso della 24<sup>a</sup> AVSEC World Conference, svoltasi a Dublino - sotto l'*egida* dell'ICAO, della IATA e dell'ACI - dal 26 al 28 ottobre



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

2015 e dedicata al “*Risk Management*”, si è manifestata con chiarezza la necessità di dibattere anche in ordine alle accennate iniziative, *in itinere*, di carattere industriale, dirette alla introduzione di più moderni sistemi di security, tendenti ad involgere in modo significativo le politiche contemporanee dell’aviazione civile che sono decisamente incentrate su precise finalità di ricerca e crescita.

Sul versante dei rapporti globali di security, non sembra superfluo dar conto che in seno alle attività di correlazione con gli organismi internazionali, la Commissione abbia intrapreso tangibili azioni di cooperazione con l’*African Civil Aviation Commission* - riportate nel documento summenzionato - inerenti al rafforzamento e all’assistenza nel settore dell’aviazione civile in Africa e nel Medio Oriente da attuare nel periodo 2015-2018.

Orbene, le questioni di sicurezza aerea regionali collegate alle cause della recente tragedia occorsa all’aereo della compagnia russa “Metrojet” abbattuto il 31 ottobre 2015 nel Sinai, richiamano l’imprescindibile esigenza di prevedere sempre maggiori impegni dell’Unione Europea nel campo della *capacity building* - già incardinata negli obiettivi strategici dell’ICAO relativi al periodo 2014 - 2015 - in ispecie a favore dei paesi appartenenti a quelle aree geografiche vieppiù sensibilmente esposte a potenziali aggressioni nei confronti dell’aviazione civile.

Ancorché nel comparto del trasporto aereo continui ad essere mantenuto un elevato livello di protezione non può, tuttavia, sottacersi che il Parlamento europeo nella risoluzione (P8\_TA(2015) 0310) del 9 settembre 2015, attinente alla riforma del “Libro bianco dei trasporti”, abbia richiamato ad una “revisione completa da parte della Commissione e degli Stati membri della loro strategie e delle loro politiche in materia di sicurezza aerea al fine di adottare gradualmente un approccio basato sul rischio a vantaggio dei passeggeri”.

A tale proposito risulta sufficientemente chiaro l’intento, già espresso dal Consiglio dell’UE nel rapporto sull’implementazione della “Strategia anti - terrorismo” del 24 novembre 2014 (Doc. 15799/14), di accordare pieno sostegno alle misure di prevenzione aeroportuali fondate sulla valutazione del rischio e connotate innanzitutto dalla imprevedibilità dei controlli, dalla utilizzazione apparati di comprovata affidabilità per il rilevamento degli esplosivi, dalla mitigazione degli effetti negativi sulle





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

operazioni aeroportuali.

Nella circostanza, la succinta indagine sin qui condotta consente di cogliere - come degno di nota - quanto espresso dalla Commissione nel documento "The European Agenda on Security" (COM(2015) 185 final del 28/4/2015), ripresa dal Consiglio dell'UE 10 giugno 2015 nelle "Conclusions on the Reviewed European Internal Strategy (2015-2020)" con riferimento all'auspicio che, nell'insieme degli obiettivi di salvaguardia delle infrastrutture critiche del trasporto, l'UE e gli Stati membri collaborino alla valutazione del rischio, alla elaborazione delle strategie di mitigazione delle misure da implementare e alla raccolta delle migliori pratiche.

Alla luce dei tragici eventi di Parigi del 13 novembre 2015, suscita comunque una certa perplessità, a nostro avviso, qualsivoglia atteggiamento volto ad indirizzare le misure di security nell'alveo della facilitazione aeroportuale che, seppur comprensibilmente giustificabile durante la normale operatività degli scali, assume un alto grado di assoluta improponibilità in seguito alla emergenza determinata da allarmi terroristici.

Per converso, v'è plausibilmente, infatti, da chiedersi se non sia davvero il caso di agire contro le logiche criminali ispiratrici del *mudus operandi* riscontrato negli ultimi attentati dell'anno in corso (assalto armato di kamikaze), concentrando l'attenzione - al di là del conseguente innalzamento dei livelli di allerta ed inasprimento delle relative procedure di sicurezza - sulla rivisitazione dell'intera disciplina *de qua* riguardo, giustappunto, alla difesa proprio delle infrastrutture critiche (già richiamata nelle predette Conclusioni del Consiglio, Doc. 9798/15 e Doc. 713/15 dell'8/10/2015)<sup>(2)</sup> e, *a fortiori*, dei *soft target* come peraltro incoraggiato dalla Commissione, anche attraverso i contributi derivati dal *know-how* specialistico (e.g. manuale elaborato dall'Airport Police network (AIRPOL) (Commission fact sheet del 22/10/2015).

(2) Si veda, *inter alia*, Parigi (Charlie Hebdo e esercizio commerciale ebraico), Bruxelles e Tunisi (musei), Parigi-Amsterdam (treno Thalys), Copenaghen e Sidney (sedi commerciali), Ankara (manifastazione); si veda "Handbook on good practices in tactics and procedures to provide security in open zones of the EU airports" (Airpol soft target).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In tale contesto, appare del tutto paradigmatica la scelta dei leader del G20, svoltosi ad Antalia all'indomani dei tragici fatti che hanno sconvolto la Francia e l'intera comunità, di inserire tra le priorità in *agenda* - nella geometria delle possibili opzioni antiterrorismo - l'impegno comune per un potenziamento della "global aviation security"<sup>(3)</sup>, a riprova che il trasporto aereo continua a permanere un *target* preferenziale per la consumazione degli atti di interferenza illecita e di terrore.

Si aggiunga alle considerazioni che precedono la forte accelerazione delle decisioni sulla proposta di Direttiva EU-PNR (Passenger Name Record) assunte dal Consiglio UE del 4 dicembre 2015 (Doc. P.R. 894/15) approvando il testo di compromesso con il Parlamento Europeo al fine di utilizzare le informazioni dei passeggeri aerei per prevenire, individuare, indagare e perseguire gli atti di terrorismo e di criminalità transnazionale (di cui è già stato dedicato apposito approfondimento nelle pagine della rivista, in MAT aprile 2015).

Alla stregua di tali premesse, una breve riflessione va conclusivamente rivolta ai possibili sviluppi del sistema corrente della security nell'aviazione civile e, segnatamente, alla ipotesi di codificare una autonoma "Strategia" della sicurezza aerea - realizzata, invero, per il settore marittimo<sup>(4)</sup> - che non soltanto possa promuovere le azioni tipiche della *policy* dei trasporti ma nel contempo, avuto riguardo anche ai rischi derivabili dal delicato assetto internazionale, riesca ad avviare un processo di coinvolgimento virtuoso, incoraggiando la condivisione di ogni utile sinergia resa disponibile dagli Stati membri e dalle agenzie europee di *law enforcement* e di *intelligence*.

(3) G 20 Statement on the fight against the terrorism, n. 8 of 16/11/2015.

(4) La Commissione il 7/12/2015 ha presentato una nuova "Aviation strategy" (IP/15/6144) in cui si prevede una riduzione dei costi e del carico dei controlli di sicurezza; si veda "Strategia della sicurezza marittima", Doc.11205/14 del 24/6/2014 e "Action Plan", Doc. 17002/24 del 16/12/2014.



## DRONI: RISCHI E OPPORTUNITA'

*Matteo Carnera  
GA underwriter presso Allianz Global  
Corporate & Specialty*



- I mezzi aerei a pilotaggio remoto o, come più comunemente conosciuti, droni vengono spesso associati ad attività belliche, incursioni militari o a navicelle spaziali prive di equipaggio.

Negli ultimi anni sono saliti alla ribalta della Rete e promettono di diffondersi a macchia d'olio: i droni sono una di quelle evoluzioni tecnologiche, nonché una mania, destinate a diventare una consuetudine quotidiana.

- Oggi, versioni sempre più compatte e user-friendly operano con sempre maggiore frequenza nella vita quotidiana di ciascuno di noi e l'industria UAV sta rapidamente diventando un business multi-miliardario. Tuttavia, l'aumento di tale tecnologia innovativa porta anche una serie di sfide in termini di rischi e responsabilità.

### **Cosa sono i droni**

- La parola "drone" non è altro che il nome comune, e forse improprio, per definire una speciale categoria di oggetti volanti: gli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR).
- Così come suggerisce la definizione, si parla di dispositivi di varie dimensioni capaci di librarsi in cielo senza necessità di un pilota a bordo, che rimane a terra – o su un veicolo adiacente – armato di radiocomando per dirigerne i movimenti.



La combinazione di mezzo aereo e stazione di controllo viene definita dalla sigla SAPR: Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto, definizione utilizzata dall'ENAC in tutte le sue pubblicazioni ufficiali.

Convenzionalmente si fa risalire l'inizio della storia di questi mezzi addirittura alla Prima Guerra Mondiale, quando l'"Aerial Target" e la cosiddetta "Bomba Volante" (1916) fecero la loro apparizione sui campi di battaglia.

Da qui il percorso si è quasi esclusivamente sviluppato in ambito militare, sia a scopi di spionaggio che di bombardamento, ma quel che interessa in questo frangente è la loro conversione per l'utilizzo civile.

A partire dalla metà degli anni 2000, infatti, sempre più società hanno sviluppato dei prodotti destinati al grande pubblico, una sorta di successori degli aeroplani telecomandati dalle forme e dimensioni mediamente contenute: per spiccare il volo, infatti, il dispositivo deve essere sufficientemente leggero.

Sul mercato si trovano due grandi famiglie di droni:

- **Struttura a eliche** (multirotori): si caratterizza per la presenza di una o più eliche, solitamente montate su bracci estraibili, che permettono al drone di comportarsi come un elicottero. Possono mantenere ferma la posizione a mezz'aria, effettuare virate repentine, volare in direzione obliqua;
- **Struttura planare**: più simili agli aeroplani che agli elicotteri, questi velivoli non sono dotati di eliche, bensì di grandi ali. Servono soprattutto per le medie distanze, perché possono sfruttare correnti e flussi d'aria.

#### Applicazioni UAV commerciali

Tra le mansioni affidate a queste nuove tecnologie troviamo soprattutto operazioni in cui è necessario lavorare in luoghi dove non è garantita la sicurezza per gli esseri umani - per esempio in siti percolanti dopo demolizioni o catastrofi naturali, intorno a turbine eoliche, in gallerie o miniere crollate o in siti devastati da frane o incendi.

E' facile prevedere che l'utilizzo professionale degli UAV aumenterà notevolmente nel prossimo decennio perché sono efficaci nello svolgere compiti in determinate condizioni, soprattutto in ambienti non sicuri e



pericolosi e con costi notevolmente ridotti rispetto a quelli che è necessario sostenere per operazioni simili attraverso aeromobili di aviazione generale.

Il ricorso a velivoli radiocomandati in ambito civile è quindi il più svariato, anche se soggetto a specifiche regolamentazioni: in sempre più paesi, infatti, ne è vietato l'uso indiscriminato per non intralciare il traffico aereo o non interferire con gli strumenti di posizionamento, ad esempio i radar, dell'aviazione. In generale, così si possono riassumere le applicazioni:

- **Sicurezza e tracciamento:** i droni sono sempre più impiegati dalle forze di polizia per il monitoraggio delle attività della criminalità organizzata, soprattutto nella ricerca di piantagioni di droga, non sempre individuabili dagli elicotteri, data la distanza. Dal 2011, inoltre, sono utilizzati congiuntamente da Stati Uniti e Messico per controllare i flussi di immigrazione clandestina;
- **Monitoraggio ambientale e architettonico:** i velivoli radiocomandati risultano estremamente utili per l'osservazione dall'alto di aree verdi non raggiungibili via terra, così come anche durante le calamità naturali oppure nella verifica delle strutture architettoniche colpite da terremoti o altri disastri. Proprio in questi frangenti, sono utili anche per la ricerca dei dispersi, perché possono sveltare tra le macerie dei palazzi senza mettere a rischio vigili del fuoco o volontari;
- **Telerilevamento:** si tratta di una tecnica pensata per raccogliere dati qualitativi e quantitativi su un determinato territorio, sulla base dell'analisi della radiazione elettromagnetica emessa o riflessa. I droni vengono dotati di speciali sensori, quindi inviati sui campi per raccogliere informazioni sullo stato delle colture, in città per il rilevamento della dispersione termica degli edifici, l'analisi degli inquinanti presenti in atmosfera e molto altro ancora;
- **Riprese video:** sui droni vengono spesso montate videocamere per delle riprese aeree, sia a scopo professionale – nel cinema o nella cartografia dall'alto – ma anche ludico – videoamatori, progetti scolastici e via dicendo.

Per quanto riguarda le limitazioni, nel 2013 l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha stilato un regolamento per l'uso privato dei mezzi a pilotaggio remoto.



### ● Scenari di minaccia

- Le storie dei cosiddetti droni o UAV (unmanned aerial vehicles) che infrangono le leggi o che rischiano di provocare scenari disastrosi sono abbastanza da far rabbrivire qualsiasi risk manager.
- Un drone si blocca di fronte alla cancelliera tedesca Angela Merkel durante una manifestazione. Dall'altra parte del mondo, un piccolo drone precipita nel parco della Casa Bianca.
- Altrove, un drone manca un Airbus A320 in fase di decollo evitando di poco un incidente catastrofico.
- Ancora, un drone si blocca appena fuori un penitenziario: successivamente si scopre che veniva utilizzato per contrabbandare telefoni cellulari, sigarette e droga all'interno della prigione.
- Queste preoccupanti storie di UAV che operano nello spazio aereo pubblico sono reali e diventano sempre più comuni ma dobbiamo tenere conto che potrebbero presentarsi anche scenari peggiori.
- Degli hacker potrebbero ad esempio prendere il controllo del mezzo durante il volo o, parimenti, potrebbe verificarsi la perdita di controllo a causa di interferenze di frequenza, causando potenzialmente delle vittime.
- Dati i volumi di spazio in cui questi mezzi possono volare, inoltre, quasi ogni tipo di piccoli aerei, elicotteri o ultraleggeri potrebbe essere suscettibile di collisioni accidentali con un UAV.
- Particolarmente preoccupante è la potenziale minaccia terroristica di UAV che hanno come target centrali e reattori nucleari. Nel 2014, dopo che più di una dozzina di mezzi ha sorvolato contemporaneamente dei reattori, le autorità francesi hanno annunciato la spesa di un milione di Euro "per rilevare, identificare e neutralizzare piccoli droni aerei".
- Nonostante le disavventure sopra narrate e le perplessità che le tecnologie legate agli UAV possono suscitare, il loro uso commerciale in settori quali la sicurezza pubblica, l'applicazione della legge, l'agricoltura, l'edilizia, la ricerca ambientale, l'animazione è in aumento: di conseguenza, anche la valutazione del rischio assicurativo segue le medesime proporzioni.



● Gli UAV, ad oggi in piena espansione, sicuramente non rappresentano una moda passeggera ma sono un fenomeno che (con gli opportuni aggiustamenti e sviluppi) perdurerà nel tempo, assieme ai loro rischi e benefici.

● Secondo le analisi del settore aerospaziale, si prevede che il mercato degli UAV commerciali raggiungerà, nel prossimo decennio, un volume più che triplo di quello attualmente in essere, con un volume totale di 90 miliardi di dollari.

● La chiave del successo della loro distribuzione capillare, tuttavia, è legata allo sviluppo di un sistema di regolamentazione adeguatamente strutturato.

#### ● La questione della regolamentazione

● Anche se gli UAV sono stati utilizzati per anni, solamente ora stanno vedendo la loro reale espansione commerciale. Gli UAV si evolveranno negli anni a venire e sicuramente potremmo anche vedere i loro usi espandersi ulteriormente man mano che la tecnologia di queste macchine volanti si svilupperà.

● Rispetto al trasporto aereo con equipaggio, la regolamentazione a livello mondiale degli UAV è ancora nella sua fase embrionale, come testimoniano le numerose organizzazioni e associazioni professionali, governative o meno, che tentano di armonizzarne lo sviluppo. Una volta disponibili queste regolamentazioni, spetta alle aziende produttrici e agli operatori interfacciarsi e sopportare il peso delle norme più severe.

● I governi vedono la necessità di un adeguato controllo regolamentare. In alcune giurisdizioni, come il Canada e l'Unione Europea, le leggi, talvolta complesse, sono già in atto e la certificazione è un prerequisito essenziale per l'uso commerciale. Fondamentali sono le distinzioni fatte tra UAV per uso professionale e "aeromodelli" per uso ricreativo.

● Altri paesi, come USA e Regno Unito, stanno rivedendo le loro normative nell'ottica di renderle più ampie e dettagliate al fine di soppiantare le semplici linee guida attualmente in vigore. In entrambi i casi si sta ponendo particolare attenzione nel considerare come procedere senza gravi ripercussioni sui posti di lavoro o nel limitare la crescita commerciale.



● Altrove, in luoghi come Brasile, Messico, Nuova Zelanda, Svizzera, Giappone le restrizioni sono limitate: nella maggior parte dei casi, come già accennato, la distinzione tra uso commerciale e ricreativo del UAV è il punto di partenza fondamentale per decidere se e come regolamentare il settore e far rispettare tali regolamenti una volta impostati.

#### ● **Norme comuni**

● Nonostante le diverse competenze riconoscibili, tuttavia, esistono dei punti in comune. Poiché investire in tecnologia UAV è relativamente poco costoso - i modelli sono disponibili per poche centinaia di euro o dollari e sono facili da utilizzare - la maggior parte delle norme iniziano con alcune semplici regole:

- ○ gli operatori devono mantenere un controllo visivo (VLOS) fisso sul velivolo in ogni momento
- ○ gli UAV devono essere sotto una certa dimensione (25 kg - al di sopra di tale peso è necessaria una registrazione pari a quella degli aeromobili convenzionali)
- ○ gli UAV non devono essere utilizzati in prossimità di aeroporti o aggregazioni di persone.

● Per far sì che vi sia un corretto sviluppo della tecnologia ad uso commerciale, tuttavia, le regole e le sanzioni devono essere chiaramente definite. Le aziende spesso lavorano in tal senso a fianco dei governi per elaborare le migliori soluzioni normative.

● Recentemente, per esempio, il rivenditore online Amazon ha proposto di creare una corsia separata all'interno dello spazio aereo, per il servizio di consegna attraverso dei droni commerciali, tra i 200 e i 400 piedi di altezza, con il traffico aereo in movimento all'intero di tale corridoio controllato da un sistema automatico. Insieme con società simili come Google e Verizon Communications, Amazon lavorerà con la National Aeronautics and Space Administration (NASA) per studiare e testare il funzionamento di tale sistema.

#### ● **Il quadro internazionale**

● Il panorama normativo inerente alla materia è eterogeneo ed è composto dalla normativa internazionale, da quella comunitaria e da quella nazionale. Il rapporto tra queste fonti è di tipo gerarchico quindi quanto disposto da una fonte normativa inferiore soccombe in presenza di disposizioni normative di una fonte superiore.





L'ICAO riconosce molte categorie di aeromobili con pilota a bordo (manned) o senza (unmanned), dando a tutte lo status di "aeromobile".

Anche un APR è quindi un aeromobile e i concetti normativi non subiscono alterazioni di principio circa il velivolo, il pilota e l'operatore (valgono le stesse responsabilità e certificazioni, come certificato di immatricolazione, certificato di aeronavigabilità, licenza di pilota, licenza di operatore). In particolare esiste un quadro normativo generale applicabile; tuttavia un insieme di norme implementative adeguate è in fase di definizione. Gli APR di peso inferiore ai 150 kg sono di pertinenza delle singole autorità aeronautiche nazionali, l'ENAC in Italia, come stabilito nei regolamenti europei.

#### ENAC e il regolamento per i droni

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha pubblicato il regolamento ufficiale per i mezzi aerei a pilotaggio remoto.

Tra le norme approvate, si annoverano l'impossibilità di far volare gli apparecchi oltre i 150 metri d'altezza, purché sempre a vista del pilota, a più di 50 metri da persone e oggetti e per un'estensione massima di 500 metri. È stato poi creato un registro, con relative certificazioni, per quei dispositivi di grandi dimensioni – oltre i 25 chili – che potrebbero essere pericolosi per il normale traffico aereo.

Il 17 luglio 2015 viene pubblicata da parte dello stesso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile la nuova normativa sui Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto, con diverse novità rispetto al regolamento precedente.

Entrambe le edizioni dei regolamenti si basano sull'assunto espresso dall'art.743 codice della navigazione che assimila senza riserve gli UAV agli aeromobili "convenzionali":

*Art. 743. Nozione di aeromobile: Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e dai decreti del Ministero della difesa, per quelli militari.*



● **Concetto di permesso di volo:** come tutte le attività di lavoro aereo svolte con aeromobili, le attività di monitoraggio con UAV possono essere svolte solo dopo aver obbligatoriamente acquisito le necessarie autorizzazioni, in genere rappresentate da Permessi di Volo, che possono essere concesse solo da ENAC, e la cui mancanza porterebbe ad operare in condizioni certamente illegali, e potenzialmente di effettivo rischio per la sicurezza.

● Inoltre, il completo svolgimento del processo autorizzativo costituisce anche prerequisito irrinunciabile per l'ottenimento di polizze assicurative che coprano effettivamente i rischi correlati alle attività di lavoro aereo come richiesto dalle normative europee.

● **L'abilitazione per i piloti commerciali di APR:** chi pilota da remoto un APR ha, dal punto di vista normativo, le stesse caratteristiche e responsabilità che ha chi pilota un aeromobile da bordo. Ciò significa che i piloti di APR adibiti a lavoro aereo devono essere dotati di apposite licenze rilasciate da ENAC dopo adeguata e comprovata formazione.

● Proprio sull'importanza della figura del pilota remoto si riscontrano le maggiori novità che differenziano la prima stesura del regolamento ENAC da quella attualmente in vigore: come in tutti i settori in cui lo sviluppo tecnologico detta i ritmi della crescita dei volumi d'affari (effettivi o potenziali) anche nel mondo degli UAV, i repentini passi avanti a livello di software e hardware hanno fatto sì che, se nel 2013 l'attenzione dell'Ente era prevalentemente concentrata sulla sicurezza tecnica dei mezzi, a soli due anni di distanza venga data quasi per assunta la funzionalità e l'infallibilità della macchina a fronte di un maggior riguardo rispetto alla consapevolezza ed alla preparazione del pilota.

#### ● **Principali rischi assicurativi e le preoccupazioni delle Compagnie**

● Tanto più gli UAV diventano più economici da acquistare, di dimensioni sempre più piccole e più facili da utilizzare, quanto più le considerazioni a livello assicurativo entrano in gioco. Anche se finora non ci sono stati molti sinistri, ci sono stati sufficienti casi in grado di generare preoccupazione tra i sottoscrittori che la probabilità di collisioni tra UAV o tra UAV e aeromobili/ultraleggeri possa aumentare in futuro.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Una volta che i regolamenti diverranno maggiormente standardizzati, anche a livello internazionale, e l'uso degli UAV sempre più generalizzato, ciò probabilmente si tradurrà in una maggiore frequenza di incidenti.

I potenziali rischi sono evidenti, vale a dire, oltre alle potenziali collisioni di cui sopra, danni e lesioni a terzi e, di conseguenza, la responsabilità che ne deriva: motivo per cui la maggior parte dei Paesi richiede pertanto agli operatori di tenere adeguati livelli di sicurezza.

Oltre alla copertura obbligatoria per la Responsabilità Civile che l'Operatore è tenuto a stipulare, le Compagnie si trovano sempre più a dover rispondere ad esigenze assicurative ogni giorno più complesse e ricche di implicazioni.

I nuovi prodotti assicurativi, infatti, sono dedicati a produttori, distributori, università, siti di test, operatori aziendali, imprenditori pubblici e fornitori di servizi.

Un elemento chiave per la crescita del settore degli UAV, quindi, è sicuramente quello di avere forti partner assicurativi che si dedicano al sostegno del settore, progettando soluzioni personalizzate per i propri clienti, con un occhio sempre rivolto alle evoluzioni di regolamenti e tecnologia.

Mentre le agenzie governative continuano a lottare con le implicazioni normative di UAV, gli assicuratori si occupano di temi come la tutela della privacy, la raccolta di dati e le loro applicazioni, molestie, violazioni, spionaggio e altre attività potenzialmente criminali.

Attualmente, la maggior parte delle Compagnie tende ad optare per escludere tali esposizioni. L'ostacolo principale che si pone di fronte alle Compagnie in questo momento è la scarsità di dati e informazioni in possesso degli assicuratori che, privi di statistiche o modelli da seguire, si trovano a dover valutare questi nuovi rischi.

### L'importanza dell'educazione agli UAV

Negli Stati Uniti, da parte della Federal Aviation Administration (FAA) sono state emanate delle direttive per cui tutte le operazioni militari,



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- commerciali o private in cui l'operatore occuperà lo spazio aereo civile, devono soddisfare dei livelli minimi di requisiti di sicurezza. L'istruzione e l'addestramento sono una componente fondamentale a tale scopo e tanto crescente sarà la crescita del settore privato tanto maggiori saranno le aspettative delle autorità rispetto l'educazione alla sicurezza.
- Due delle migliori università degli Stati Uniti nel settore dell'aviazione, la Embry-Riddle Aeronautical University e la University of North Dakota si concentrano specificatamente sulla formazione degli operatori UAV professionali con particolare attenzione alle strategie di riduzione del rischio ed alla consapevolezza della sicurezza pubblica.
- Più in generale, la facilità di ingresso in questo mondo per l'operatore alle prime armi è sempre più agevolata dallo sviluppo delle tecnologie tanto che anche piccoli accorgimenti, come la formazione al compilare liste di controllo di sicurezza e promemoria per evitare aeroporti, aree agricole o altri spazi dove si possono incontrare velivoli a bassa quota, risultano utili.
- Dal momento che gli utenti hanno diverse opzioni rispetto alla tipologia di UAV con cui poter operare, la formazione, intesa in senso generale, dovrebbe coprire tecnologia radio, tecnologia delle batterie, calcolo del tempo di volo, la meteorologia, i controlli di sicurezza per i sistemi di bordo di navigazione, segnali acustici e visivi, istruzioni di emergenza oltre che la legge sul traffico aereo e problemi di spazio.
- Una formazione supplementare più avanzata dovrebbe inoltre comprendere l'uso dell'immagine trasmessa dalla fotocamera, le comunicazioni e la pianificazione del volo, le regole del volo oltre la linea visiva, la meteorologia avanzata, la manutenzione del sistema ed altre questioni più prettamente tecniche che troppo spesso gli operatori (qualora non siano in prima persona i costruttori/assemblatori del mezzo) ignorano.
- Proprio come nel settore dell'aviazione con equipaggio, operatori UAV dovrebbero concentrarsi sulla sicurezza come loro priorità e ottenere la formazione e l'esperienza necessaria per pilotare con competenza gli UAV con cui essi operano. Le normative vigenti, troppo spesso, non contengono requisiti minimi e stringenti per la formazione per gli operatori UAV mentre la regolamentazione del futuro dovrà contribuire alla nascita di un nuovo operatore certificato per gli UAV, che alle potenzialità di queste tecnologie sappia affiancare (e talvolta contrapporre) responsabilità e competenza.



## **L**A CLAUSOLA “CLAIMS MADE” NELLA RESPONSABILITÀ CIVILE PROFESSIONALE E I LIMITI DI VEVSATORIETÀ RECENTEMENTE INDICATI DALLA CASSAZIONE

Pietro Nisi  
LS Lexjus Sinacta, Bologna

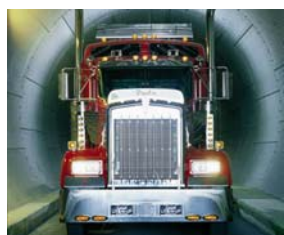


Nel mercato assicurativo italiano relativo al settore della responsabilità civile professionale, hanno avuto una grande diffusione le polizze *all risk* di modello anglosassone, con le proprie particolari clausole e la relativa terminologia.

Una delle clausole più diffuse in tali polizze è la c.d. *claims made* o “a richiesta fatta”, secondo la quale l’assicuratore assume l’obbligo di manleva per le richieste di risarcimento presentate per la prima volta all’assicurato nel corso del periodo di assicurazione, a prescindere dal momento in cui è stato commesso il fatto che ha dato origine al sinistro.

Pertanto l’assicuratore è tenuto, fino a quando è efficace il contratto di assicurazione, a manlevare l’assicurato da tutte le richieste di danno ricevute, siano esse riferiti a sinistri occorsi nel periodo di efficacia dell’assicurazione, siano i sinistri insorti in precedenza senza essere formalizzati nei confronti dell’assicurato (c.d. latenti).

Si tratta in altre parole di una clausola che realizza una deroga rispetto allo schema tipico di cui all’art. 1917 c.c. secondo cui l’assicuratore si obbliga a tenere indenne l’assicurato di quanto questi, in conseguenza del fatto accaduto durante il tempo dell’assicurazione, deve pagare ad un terzo.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Nell'assicurazione della responsabilità civile dei professionisti, lo schema tipico suindicato è stato quindi sostituito dalla clausola *claims made*, divenuta ormai prassi costante di ogni contratto di assicurazione.

Con tale disposizione, dunque, alla cessazione del contratto l'assicuratore è in grado di conoscere esattamente i sinistri per i quali sarà chiamato a rispondere, escludendo tutti i sinistri che, ancorché verificati durante la vigenza del contratto, non sono stati denunciati sino a quel momento.

Al sistema *claims made* puro, viene spesso preferita dalla prassi assicurativa la clausola *claims made* mista, in base alla quale sono comunque garantiti i sinistri denunciati in vigenza dell'assicurazione ed anche se si siano verificati in epoca antecedente, ma con un limite temporale ben preciso, spesso individuato in tre o cinque anni prima. Anche in questo caso, resta comunque fermo il principio che la garanzia opera a condizione che i sinistri siano denunciati all'assicurato in vigenza del contratto di assicurazione.

L'atteggiamento della giurisprudenza italiana rispetto alle suindicate clausole *claims made*, ha visto una iniziale diffidenza soprattutto delle Corti di merito che ne hanno spesso ritenuto la nullità <sup>(1)</sup>. A più riprese, invece, negli ultimi anni la Suprema Corte è intervenuta per riconoscere la legittimità e l'astratta validità della clausola, pur rimettendo al Giudice la valutazione specifica del singolo caso e del singolo contratto.

Una recente conferma interessante della Suprema Corte risale al febbraio scorso, con la sentenza n. 2872 della III Sezione Civile <sup>(2)</sup>, secondo cui: *"La clausola claims made contenuta in un contratto di assicurazione per la responsabilità civile - in virtù d ella quale l'assicuratore assume la garanzia solo per le richieste di risarcimento presentate per la prima volta nel corso del periodo di assicurazione - non pone limitazioni di*

(1) Si veda, a titolo esemplificativo: Trib. Genova, sentenza del 8 aprile 2008 in *Danno e resp.* 2009, 113: *"L'art. 1917 c.c. è norma inderogabile rappresentando l'essenza stessa del contratto di assicurazione e cioè il trasferimento del rischio derivante dall'esercizio di una attività professionale esercitata. Pertanto, nel contratto di assicurazione R.C. la clausola contrattuale "claims made", che sottopone l'operatività della garanzia al momento in cui perviene la richiesta risarcitoria del danneggiato, dà origine ad un contratto atipico nullo sia perché contrario all'imperativa norma primaria di cui all'art. 1917 c.c., sia perché rende il contratto privo di causa e cioè privo del trasferimento del rischio dall'assicurato all'assicuratore. È, tuttavia, ben possibile sostituire alla medesima la disciplina legale secondo il disposto dell'art. 1419, comma 2, c.c."*

(2) Cass. Civ. Sez III 13/02/2015 n. 2872, in *Corriere Giur.*, 2015, 8-9, 1057 nota di Magni.



*responsabilità in astratto, ma definisce l'oggetto della copertura assicurativa, stabilendo quali siano i sinistri indennizzabili. Il contratto, che non rientra nella fattispecie tipica prevista dall'art. 1917 c.c., ma costituisce un contratto atipico, è pertanto valido ed efficace, mentre spetta al giudice stabilire, caso per caso, se quella clausola abbia natura vessatoria ai sensi dell'art. 1341 c.c."*

Il merito della pronuncia suindicata è quello di aver riaffermato (come fatto in altre occasioni dalla Suprema Corte) sia l'astratta validità della clausola *claims made*, sia la sua riconducibilità all'oggetto della copertura. Quest'ultimo aspetto - a rigore - avrebbe dovuto sottrarre la clausola stessa al giudizio di vessatorietà in relazione alla limitazione di responsabilità, trattandosi per l'appunto di una mera individuazione e/o delimitazione del rischio assicurato.

Nella pronuncia indicata, quindi, il riferimento alla vessatorietà resta piuttosto generico, frutto con ogni probabilità di un mero richiamo a precedenti massime, anche perché non chiarisce a quali aspetti debba riferirsi l'indicata vessatorietà e non sono forniti elementi per indirizzarne l'interpretazione.

Solo recentemente, la stessa Terza Sezione della Cassazione, con la sentenza n. 22891 del 10 novembre 2015, ha approfondito, distinto e meglio specificato gli ambiti di potenziale vessatorietà.

*Stando infatti all'interpretazione della Suprema Corte, "va distinta la vessatorietà in astratto di una clausola claims made, che non può ritenersi sussistente per la mera contrarietà alla disciplina di cui all'art. 1917 c.c., da quella in concreto, che è compito, invece, del giudice di merito valutare caso per caso anche mediante un'interpretazione sistematica della varie clausole contrattuali".*

*In altre parole - sottolineano i Giudici - se il contratto assicurativo prevede la clausola claims made nella parte dedicata alla definizione in maniera esclusiva dell'oggetto di copertura, allora la relativa delimitazione di responsabilità non implica alcun carattere vessatorio. Per converso assume carattere vessatorio, la clausola esterna alla definizione del contratto e che finisce per delimitare dall'"esterno" un perimetro che risulta più ampio stando alle previsioni dell'oggetto della copertura.*



- La vessatorietà in questo caso emerge secondo i Supremi Giudici *“perchè la formale previsione della clausola dopo altra idonea a definire in modo più ampio la garanzia, l’oggetto del contratto assicurativo, non appartiene più nell’economia del contratto all’individuazione dell’oggetto del contratto, ma svolge, dopo una previsione a ciò diretta, una funzione chiarificatrice ulteriore che assume carattere limitativo di ciò che nella precedente previsione era più ampio”*.
- La vicenda di merito che ha portato alla pronuncia suindicata riguardava una richiesta di risarcimento per “colpa medica” rispetto alla quale la compagnia assicurativa aveva eccepito la clausola *claims made*, rilevando che la richiesta di indennizzo era pervenuta fuori dal periodo di copertura.
- La Suprema Corte ha quindi esaminato la polizza redatta su formulario, ritenendo la collocazione della clausola *claims made* fuori dall’ambito delle previsioni relative all’oggetto della copertura, giungendo – attraverso un’interpretazione sistematica della varie clausole contrattuali – al suindicato giudizio di vessatorietà.
- In attesa che le Sezioni Unite possano aggiungere ulteriori e - si spera - definitivi rilievi, la valutazione dell’esatta collocazione della clausola *claims made* e l’interpretazione sistematica di tutte le previsioni di polizza, restano elementi fondamentali nell’accertamento della validità della clausola.





# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

## IN EVIDENZA



“Assicurazioni e Frodi. L'utilizzo del merito di credito nei rami danni con focus sul settore RC Auto”

ANIA, Milano 18 febbraio 2016



REM 2016 – The 3rd Renewable Energy Mediterranean Conference & Exhibition

Ravenna, 9 - 10 marzo 2016



IUMI Spring Meeting

Amburgo, 20 - 22 marzo 2016



## COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove

Lars Lange

Anna Masutti

Pablo Mendes de Leon

Alessandro Morelli

Claudio Perrella

Neil Smith

Massimo Nicola Spadoni

## HANNO COLLABORATO

Guglielmo Camera

Matteo Carnera

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](mailto:matinsurancereview@ania.it)

## A CURA DI

Cristina Castellini

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