

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

luglio 2016 - N. 3 anno VI

Marine

- L'abolizione delle sanzioni contro l'Iran e lo shipping: opportunità e cautele per gli operatori 3
di *Andrea La Mattina*
- Trasporto marittimo sostenibile e assicurazione: un binomio in grado di sviluppare externalità positive per l'economia e la società civile 7
di *Pietro Negri*
- Trasporto sostenibile: profili giuridici 13
di *Barbara Pozzolo*

Aviation

- Fifty Shades of Grey – Grey areas and overlaps in terms of exposures 23
di *Paolo Silvestri*
- La riforma dell'Agenzia Europea per la sicurezza (EASA): nuove competenze nel campo della security 28
di *Doriano Ricciutelli*

Transport

- Breve nota sulla responsabilità per colpa grave del vettore in caso di furto di merce ed insufficiente sorveglianza dell'area di sosta, alla luce della giurisprudenza nazionale 34
di *Alberta Frondoni*



Dal 18 al 21 settembre si svolge a Genova la 142^a edizione dello IUMI la Conferenza mondiale degli assicuratori marine, che torna in Italia dopo 15 anni, ospitata da ANIA.

DISCLAIMER

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.

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'ABOLIZIONE DELLE SANZIONI CONTRO L'IRAN E LO SHIPPING: OPPORTUNITÀ E CAUTELE PER GLI OPERATORI

Prof. Avv. Andrea La Mattina
Studio Legale BonelliErede



L'ex segretario generale dell'ONU, Kofi Annan, ha correttamente definito le sanzioni internazionali come "*a necessary middle ground between war and words*": le sanzioni sono strumenti "di pressione" previsti dal diritto internazionale al fine di far cessare una condotta illecita posta in essere da parte di un determinato Stato.

Dal 1979 la Comunità internazionale ha disposto diverse serie di sanzioni nei confronti dell'Iran, tra cui il divieto assoluto di commercio da parte degli Stati Uniti (1995) e l'embargo petrolifero dell'Unione europea (2012).

Tali sanzioni hanno rappresentato una "reazione" rispetto a varie condotte rilevanti poste in essere nel corso del tempo da parte dello stato iraniano (dall'assedio all'ambasciata americana di Teheran alle attività volte all'impiego bellico dell'energia nucleare).

A partire dall'*Iran Sanction Act* del 1996, inoltre, alcune delle sanzioni previste dagli Stati Uniti sono state dotate di efficacia "extraterritoriale", ossia sono state destinate a impedire a soggetti stranieri (non statunitensi) di intrattenere determinati rapporti commerciali con l'Iran (c.d. "*secondary sanctions*").

Specifiche sanzioni previste dalla stessa ONU hanno riguardato direttamente il settore dello *shipping* (colpendo, tra l'altro, la *Islamic Republic of Iran Shipping Line*) e delle assicurazioni (impedendo agli assicuratori europei ed americani di assicurare enti e soggetti iraniani, nonché di coprire rischi connessi ai settori dell'energia e dei trasporti).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Altre sanzioni hanno poi comportato il “congelamento” di *assets* di società e persone fisiche iraniane e avuto ad oggetto divieti di esportazione di beni destinati all’implementazione dei programmi di proliferazione nucleare e di sviluppo del settore energetico.

La complessità della tecnica redazionale impiegata per le sanzioni ha determinato un notevole grado di incertezza per gli operatori, che nel corso degli anni hanno dovuto implementare i propri sistemi di “*compliance*” in materia al fine di evitare di incorrere in violazioni.

Non solo. In ambito contrattuale sono state elaborate le c.d. “*Sanction Clauses*”, ossia clausole aventi lo scopo di consentire alla parte obbligata contrattualmente di rifiutare legittimamente di adempiere a una prestazione dalla quale avrebbe potuto derivare la violazione delle sanzioni.

Ad esempio, la “*Intertanko - Sanction clause*” recita: “*Any trade in which the vessel is employed under this Charterparty which could expose the vessel, its Owners, Managers, crew or insurers to a risk of sanctions imposed by a supranational governmental organization or the United States, {insert other countries} shall be deemed unlawful and Owners shall be entitled, at their absolute discretion, to refuse to carry out that trade. In the event that such risk arises in relation to a voyage the vessel is performing, the Owners shall be entitled to refuse further performance and the Charterers shall be obliged to provide alternative voyage orders*”).

Nonostante tali sforzi, sono noti i clamorosi casi in cui le autorità di vigilanza competenti hanno ritenuto violate le sanzioni in essere, comminando multe a volte miliardarie (BNP Paribas, ad esempio, si è trovata a pagare circa \$ 8,9 mld per violazione delle sanzioni disposte dagli Stati Uniti).

D’altro canto, peraltro, la giurisprudenza inglese ha a volte “punito” i soggetti che hanno invocato “strumentalmente” le sanzioni anti-Iran per liberarsi dalle proprie obbligazioni in situazioni in cui invece nessuna violazione sussisteva in concreto.

In questo senso si veda, ad esempio, il caso The “*Nancy*” ([2013] EWHC 2116 (Comm)), dove, in occasione di “total loss” dovuta ad incendio della nave, un assicuratore Hull & Machinery di Dubai ha rifiutato di pagare la copertura corpi (soggetta alla legge inglese) sul presupposto



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

che l'owner avrebbe ricevuto da un charterer cinese il pagamento di un nolo in dollari statunitensi per un trasporto di zolfo dall'Iran alla Cina.

Al riguardo i giudici inglesi hanno respinto l'eccezione dell'assicuratore affermando che *"there is no reason why public policy should be applied so as to give insurers a defence to a claim under an insurance policy which is completely unconnected with the breach of US law"*.

Le perdite economiche derivanti dalle sanzioni sono state notevolissime non solo per gli operatori iraniani. Al riguardo basti considerare che, successivamente all'embargo petrolifero disposto dall'Unione europea, le esportazioni di greggio sono passate da 2,2 milioni di barili al giorno a 700.000.

Costituisce pertanto certamente una "rivoluzione copernicana" la negoziazione e la sottoscrizione il 14.7.2015 del c.d. *"Joint Comprehensive Plan of Action"* (JCPOA) da parte dell'Iran, da un lato, e dei c.d. E3/EU+3 (i.e. Stati Uniti, Federazione Russa, Cina, Francia, Germania, Regno Unito e Alto Rappresentante UE per la Politica estera e di sicurezza comune), dall'altro lato.

Tale accordo comprende un piano di graduale eliminazione delle sanzioni nei confronti dell'Iran da parte della comunità internazionale, a fronte del rispetto da parte dell'Iran di determinati obblighi previsti dallo stesso JCPOA.

Nel caso in cui l'Iran dovesse venire meno ai propri obblighi, è peraltro previsto il c.d. *"snap back"*: le sanzioni tornerebbero quindi in essere (con effetto *ex nunc* e, dunque, con salvezza delle transazioni nel frattempo poste in essere).

Ad oggi, successivamente al c.d. *"Implementation Day"* (16.1.2016), limitando l'analisi al settore *"shipping"* e *"insurance"*, sono venute meno le sanzioni dell'ONU e dell'UE che proibivano l'importazione e l'esportazione per e dall'Iran di prodotti petroliferi e che impedivano l'effettuazione di servizi in favore di navi iraniane o noleggiate da soggetti iraniani.

Analogamente sono venute meno le corrispondenti *"secondary sanctions"* previste dagli Stati Uniti che impedivano a soggetti non statunitensi di effettuare transazioni commerciali nel settore marittimo (inclusa la cantieristica) e delle assicurazioni.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sono peraltro rimaste tuttora in vigore sia le sanzioni (ONU, USA e UE) che impediscono di porre in essere transazioni con determinati soggetti "black-listati" (c.d. SDNs), i cui *assets* rimangono in larga parte tuttora "bloccati", sia le c.d. "*primary sanctions*" previste dagli Stati Uniti, le quali di fatto impediscono alle persone fisiche e alle società statunitensi di intrattenere rapporti con soggetti iraniani.

Anche a questo riguardo, peraltro, gli operatori si sono già mossi al fine di ottenere "*waivers*" che consentano di operare malgrado tale limitazione: ad esempio, il P&I The American Club ha già ottenuto da parte della competente autorità (OFAC) un'autorizzazione per effettuare coperture relative a trasporti di greggio e di prodotti petroliferi dall'Iran.

In questa situazione, se, da un lato, ci sono certamente nuove e interessanti opportunità commerciali per la maggior parte degli operatori occidentali, dall'altro lato, non si può negare che il mancato "*lifting*" delle "*primary sanctions*" statunitensi costituisce un forte limite alla effettiva ripresa dei rapporti con l'Iran.

Ciò non solo in quanto tale circostanza sostanzialmente esclude la presenza nel mercato dei *players* statunitensi (salvi i limitati casi in cui essi ottengano "*waivers*" dall'OFAC), non solo in quanto impedisce le transazioni commerciali in dollari statunitensi, ma anche perché impone comunque agli operatori di tutti gli Stati una attenta analisi di "*compliance*" volta a valutare caso per caso l'operazione prospettata al fine di verificare l'impatto sulla stessa delle sanzioni tuttora in essere.





TRASPORTO MARITTIMO SOSTENIBILE E ASSICURAZIONE: UN BINOMIO IN GRADO DI SVILUPPARE ESTERNALITÀ POSITIVE PER L'ECONOMIA E LA SOCIETÀ CIVILE

Avv. Pietro Negri
Servizio Legale e compliance
CSR manager di Ania



Il volume di affari generato dal trasporto marittimo rappresenta, in termini di Prodotto interno lordo, il sesto paese più grande del mondo. Oltre il 90% delle merci scambiate viaggia per mare producendo purtroppo ancora un rilevantisimo impatto ambientale e il trasporto marittimo è ancora oggi soggetto a requisiti ambientali meno rigorosi rispetto quelli previsti per il trasporto terrestre.

I sistemi di propulsione delle navi, di fatto, sono per lo più ancora alimentati ad olio combustibile pesante, la forma più inquinante di combustibile utilizzata. Più di 100.000 navi in circolazione generano il 3% delle emissioni di gas a effetto serra. A tutt'oggi una nave emette anidride solforosa (SO₂) pari all'equivalente del valore di emissioni di 50 automobili. E' per questa ragione che la costruzione di un sistema che si basi su modalità di trasporto sostenibili è considerato, come una delle sfide più rilevanti del nostro secolo.

Di recente il Governo italiano, nella legge 221/2015 recante *"Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"* ha introdotto l'art. 1 recante *"Misure per la sensibilizzazione dei proprietari dei carichi inquinanti trasportati via mare"*.

Questa disposizione, in particolare, modifica l'art. 12, comma 4 della legge 979/1982 stabilendo che nei casi in cui l'Autorità pubblica inter -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

viene con misure necessarie e idonee a prevenire il pericolo di inquinamento o a eliminare gli effetti già prodottisi “..le spese sostenute sono recuperate, nei limiti del valore del carico anche nei confronti del proprietario del carico stesso quando, in relazione all'evento, si dimostri il dolo o la colpa del medesimo, *anche con riferimento all'utilizzazione di una nave inadeguata alla qualità alla quantità del carico trasportato. Ai predetti fini il proprietario del carico si munisce di idonea polizza assicurativa a copertura integrale dei rischi anche potenziali, rilasciandone copia al comandante della nave che è tenuto ad esibirla tra i documenti di bordo necessari in occasione dei controlli disposti dall'autorità marittima*”.

Già da tale approccio appare evidente a chi scrive il tentativo di “scaricare” sull'assicuratore l'onere economico dell'intervento conservativo, addirittura anche in presenza di “dolo” (!!) dei soggetti coinvolti nel trasporto senza voler intervenire invece, a monte, nel dettare regole stringenti volte a vietare o limitare drasticamente la libera utilizzazione di “carrette del mare”, perlomeno per quanto riguarda il trasporto di materiale inquinante.

Un approccio più articolato è stato realizzato in Cina con la legge sulla protezione ambientale del 2014 nella quale, almeno negli intenti generali, l'art. 4 prevede che “*The protection of environment is a basic national policy for China. The state shall adopt economic and technological policies and measures favorable for conservation and circulatory use of resources, protection and improvement of environment and harmony between human and nature, so as to coordinate economic and social development with the work of environmental protection*”. (<https://www.chinadialogue.net/Environmental-Protection-Law-2014-eversion.pdf>)

Per quanto riguarda i rischi derivanti dall'inquinamento marino, in particolare, è stato creato un vero e proprio Fondo di compensazione – parzialmente finanziato dal settore del trasporto privato – per intervenire sulle fonti di inquinamento marine derivanti da fuoriuscita/sversamento di olii combustibili (<http://www.gard.no/web/updates/content/1342977/new-pollution-regulations-in-china-faqs>).

Recentemente le maggiori aziende operanti nell'ambito del settore marittimo internazionale, grazie anche alla spinta di ONG specializzate, hanno assunto importanti iniziative sul piano dell'autodisciplina pro -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

ducendo una serie di sforzi proattivi volti a incoraggiare miglioramenti nella gestione ambientale e finanziando iniziative di ricerca e sviluppo al fine di rendere le navi più sicure e sostenibili.

In tale direzione una delle più rilevanti azioni poste in essere è quella riferibile alla “Sustainable expedition initiative” (SSI) promossa nel 2011 dal Forum for the future (<https://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shipping-initiative/overview>) in collaborazione con alcuni dei maggiori vettori operanti al mondo (tra cui Maersk, Rio Tinto e Cargill) ma anche banche, assicuratori e fornitori di servizi (Lloyd, DNV, Wärtsilä e Namura Shipbuilding) e, infine, la ONG World Wildlife Fund.

Di fatto è stata la prima volta che il settore dei trasporti marittimi ha unito le forze su scala mondiale nell’ottica di intervenire sui temi della sostenibilità.

Grazie all’utilizzo di competenze trasversali e sfruttando le sinergie possibili, nell’ambito del SSI è stato elaborato un progetto operativo ad hoc il “Super Eco Ship - NYK Eco Ship 2030” che, dopo la vittoria al Good Design Award in Giappone (2009), ha portato alla concreta realizzazione di una nave da trasporto concept che può essere considerata come un vero e proprio “vettore/contenitore del futuro”.

L’Eco Ship infatti, interviene sulle emissioni di biossido di carbonio riducendo la quantità di energia necessaria per la propulsione attraverso una diminuzione del peso e della resistenza dello scafo. Il tutto supportato da una dotazione tecnologica innovativa, con celle a combustibile e fonti di energia rinnovabile, tra cui energia solare ed eolica in grado di ridurre le emissioni nocive del 69% senza pregiudicare in alcun modo la capacità e velocità di trasporto attuale.

Nel settembre 2013, ad appena due anni dal suo avvio, la SSI ha annunciato i primi risultati pratici raggiunti, soprattutto nel garantire ambienti di lavoro più sani e sicuri, migliorando il profilo reputazionale e permettendo alle aziende partecipanti di guadagnare fiducia verso l’intera collettività per l’approccio responsabile e sostenibile adottato.

Ma il progetto ha anche contribuito alla definizione di un nuovo modello economico volto a rendere più accessibili a armatori e noleggiatori forme di finanziamento per riconvertire e sviluppare l’efficienza ener -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

getica delle navi tenuto anche conto dei materiali utilizzati nella costruzione e l'utilizzazione di tecnologie sostenibili. Ciò che si è compreso sul campo è che il controllo delle emissioni nocive è in grado di produrre benefici all'intera "filiera" del trasporto e non solo agli armatori.

Ed infatti a questi ultimi, che devono sostenere una fortissima competizione, non era ben chiaro in che misura l'investimento in tecnologie a basso consumo energetico che rendessero le navi più efficienti fosse economicamente "conveniente" dal momento che il risparmio si traduce in un vantaggio immediato per i noleggiatori, soprattutto nei charter a breve termine, ma non interagisce sul costo complessivo del nolo.

Ed è invece su questo fronte che l'innovazione finanziaria ha elaborato nuove forme di misurazione e valutazione: il sostegno economico all'aggiornamento tecnologico, infatti, è stato veicolato attraverso forme di finanziamento agevolato da soggetti in grado di misurare i vantaggi derivanti non solo in termini strettamente economici ma anche di performance ambientali e di impatto sulla collettività nel suo complesso. Già oggi, in altri ambiti si utilizza lo SROI (Social return on investment) per misurare l'impatto "sociale" di un investimento finanziario sulla collettività interessata: per quanto concerne il trasporto marittimo uno degli obiettivi del SSI è proprio quello di collegare il costo del nolo anche al minor consumo di carburante e agli investimenti effettuati per conseguirlo, misurando i benefici che si vengono a determinare per l'intera collettività e generando vantaggi per il finanziatore, l'armatore e il noleggiatore.

Ma in che misura tale approccio può tradursi in un vantaggio anche sul piano assicurativo?

Un'impresa di assicurazione può essere danneggiata due volte in caso di rischio ambientale: la prima nella sua qualità "propria" di assicuratore per la responsabilità civile verso i terzi danneggiati da un assicurato che abbia provocato un danno ambientale; la seconda in qualità di investitore istituzionale che, per far fronte agli impegni assunti verso i propri assicurati, sia divenuto a sua volta azionista di una società che poi abbia prodotto un danno all'ambiente. Non è un caso che la compagnia di assicurazione tedesca Allianz (nella qualità di azionista/assicuratore) ha annunciato un'azione legale contro i cugini della Volkswagen legata agli ingenti costi che la compagnia sta subendo derivanti del recente scandalo sulle emissioni taroccate dei veicoli.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- D'altra parte è un fatto che gli imprenditori che mostrano attenzione verso le nuove aspettative socio-ambientali sostengono costi iniziali maggiori dei concorrenti, ma è altrettanto vero che nella maggioranza dei casi essi riescono nel medio periodo ad assicurarsi posizioni di vantaggio competitivo. Insomma la sfida è chiamare "responsabili" quelle imprese che hanno affinato una capacità di dare risposta ad una nuova domanda, quella definita dalle legittime aspettative degli *stakeholder*.
- Assolvere a tale obiettivo permette anche di non incorrere nel già richiamato rischio reputazionale – qualificato come "rischio operativo" in ambito assicurativo – uno dei più rilevanti e meno conosciuti, il cui verificarsi può compromettere stabilmente e, talvolta, in modo irrevocabile l'assetto finanziario di un'istituzione finanziaria.
- Un esempio ormai diventato caso di scuola è quello di British Petroleum, responsabile del disastro ambientale nel Golfo del Messico a seguito dell'incidente alla piattaforma Deepwater Horizon. Le cause sono state ufficialmente attribuite alla cattiva esecuzione del test di sicurezza della piattaforma, all'inadeguata formazione dello staff e alla scarsa manutenzione dei macchinari.
- Negli esercizi precedenti l'anno del disastro, però, la percentuale di spesa di manutenzione in conto capitale in proporzione al fatturato era significativamente inferiore alle altre major petrolifere, dato che poteva essere colto dagli analisti ad una più attenta e critica lettura dei bilanci.
- Quel dato, pubblico e ben visibile, è stato generalmente sottovalutato dagli analisti finanziari "tradizionali".
- Anzi, è probabile che molti lo abbiano apprezzato, in quanto indicatore di risparmio sui costi di gestione (e quindi di "creazione di valore" per gli azionisti).
- Viceversa, molti tra gli analisti ESG avevano segnalato questo elemento (che peraltro era in continuità con un dato tendenziale degli anni precedenti) come un fattore di rischio e hanno rapidamente provveduto a ridimensionare la loro esposizione finanziaria sul titolo.
- L'industria assicurativa, grazie all'utilizzazione della tecnologia, può concretamente migliorare la calibrazione e gestione dei rischi e favorire la crescita di assicurati consapevoli del proprio ruolo, diretto e immediato, nella prevenzione dei rischi in una veste non più esclusivamente di "controparte" ma come co-protagonisti con l'assicuratore del processo di rinnovamento ambientale, sociale ed economico.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Nel sistema Solvency II, interamente incentrato sull'approccio "risk-based", avere sempre maggiori informazioni sul rischio - non solo di carattere finanziario, ma valutando anche le potenziali conseguenze ambientali e sociali - diventa elemento essenziale della sana e prudente gestione in grado di ridurre la potenziale esposizione in caso di sinistro, attraverso un'efficace opera di prevenzione, minimizzandone le potenziali conseguenze.
- E' in quest'ambito che una miglior efficienza energetica può ridurre alcuni dei rischi coperti dagli assicuratori.
- Fin dal 2012 l'UNEP-FI, l'Agenzia dell'ONU che si occupa di ruolo della finanza per lo sviluppo sostenibile ha elaborato, in collaborazione con 30 fra le maggiori imprese assicurative mondiali, quattro "Principi per l'assicurazione sostenibile - PSI" (<http://www.unepfi.org/psi/>).
- Si tratta, in particolare di costruire un approccio strategico in cui tutte le attività, nella catena di valore dell'assicurazione, comprese le interazioni con gli stakeholder, siano svolte in un modo responsabile e lungimirante, identificando, valutando, gestendo e monitorando i rischi e le opportunità dell'attività insieme alle tematiche ESG (ambientali, sociali e di governance), puntando a ridurre il rischio, a sviluppare soluzioni innovative, a incrementare i risultati dell'attività e a contribuire in tal modo alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica.
- Alcuni assicuratori, a livello internazionale, proprio applicando il "Principio 2 - Lavorare insieme ai clienti e partner commerciali al fine di sensibilizzarli riguardo alle tematiche ambientali, sociali e di governance, gestire i rischi e sviluppare soluzioni" hanno cominciato a elaborare soluzioni nel trasporto marittimo nelle quali, anche grazie all'utilizzo di tecnologie innovative, si è riusciti a migliorare in modo sostanziale la gestione dei rischi tra i quali, peraltro, anche quelli derivanti da atti di pirateria, sventando e prevenendo vere e proprie frodi organizzate.
- Ma è sul piano dell'impatto ambientale dei trasporti che si misurerà nei prossimi anni la capacità dell'industria assicurativa di selezionare e prevenire i rischi, valorizzando un approccio collaborativo e sostenibile e penalizzando i comportamenti meno virtuosi e più rilevanti per l'integrità dell'ambiente.



T TRASPORTO SOSTENIBILE: PROFILI GIURIDICI

Avv. Barbaro Pozzolo
Avvocato cassazionista - Mediatore



La tragica vicenda che il 13 gennaio 2012 ha coinvolto la nave «Costa Concordia» davanti all'Isola del Giglio, ha accentuato l'attenzione dell'opinione pubblica mondiale, ma, per ovvie ragioni, soprattutto nazionale, sulle conseguenze ambientali che il trasporto marittimo postula.

Tale tema era già stato risaltato dall'analogica vicenda avvenuta il 5 aprile 2007, di fronte all'isola greca di Santorini, la quale aveva coinvolto la nave «Sea Diamond».

Senza dubbio i naufragi delle navi da crociera e, ancor prima, la loro stessa navigazione, non comportano rischi ambientali maggiori di quelli, invece, collegati alle navi utilizzate per il trasporto di merci. Lo dimostra, in primis, il fatto che il traffico delle navi adibite al trasporto di idrocarburi alla rinfusa, o di sostanze pericolose, sia soggetto ad una disciplina uniforme specifica.

Purtuttavia, va da sé che un evento così di rilievo come un naufragio marittimo, di qualsiasi natura sia, desti preoccupazioni maggiori, anche in relazione ai profili ambientali, di quanto non possa accadere per una fonte di inquinamento costante, nonostante la stessa incida in misura maggiore e, talvolta, in maniera irreversibile, sul pianeta.

Si noti, del resto, come la spinta volta alla creazione di regimi speciali afferenti sia il problema dei danni derivanti dallo spandimento in mare



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

di idrocarburi, sia la volontà di prevenire le conseguenze dell'inquinamento, è stata dovuta principalmente ad un incidente di gravi proporzioni al largo delle coste della Cornovaglia, che ha visto coinvolta la petroliera liberiana Torrey Canyon nel marzo del 1967.

La Convenzione CLC del 1969, basata sul principio della canalizzazione della responsabilità, ha introdotto una disciplina speciale in materia di responsabilità civile extracontrattuale, in merito ai danni da inquinamento verificatisi nelle aree marittime degli Stati contraenti, causati da perdita o scarico di idrocarburi in mare, da una nave cisterna che li trasporta alla rinfusa, a seguito di incidente.

Nel 1971, di poi, a Bruxelles è stata fermata un'altra Convenzione con la quale si è istituito anche un Fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi.

Dal 1973, ancora, l'International Convention for the Prevention of Pollution From Ships" dell'IMO, definisce ed aggiorna costantemente i criteri e le norme da rispettare ai fini della prevenzione dell'inquinamento del mare.

La cosiddetta Convenzione Marpol (Marine Pollution), aggiornata da un Protocollo del 1978 rappresenta la principale fonte pattizia in materia. Lo scarico di residui dannosi, volontario o accidentale che sia, è ovviamente vietato dalle convenzioni internazionali a carattere universale a tutela dell'ambiente marino. Anche la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) tenutasi a Montego Bay nel 1982, contiene un apparato di norme afferenti la tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento e dallo scarico proveniente dalle navi.

Infelicitemente, negli anni '90 si sono verificati numerosi diversi gravi incidenti in mare, come quelli che hanno coinvolto l'Aegean Sea nel 1992, la Braer nel 1993, l'Estonia nel 1994, l'Erika nel 1999 e la Prestige nel 2002.

Tutti questi incidenti, di conseguenza, hanno creato un terreno politico favorevole all'inasprimento delle regole e degli standard minimi di sicurezza, in particolare per traghetti e petroliere, finalizzati a prevenire per il futuro simili incidenti in mare.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

L'esperienza dell'*Erika*, l'ultima grave emergenza ambientale provocata dagli idrocarburi seguita solo dal disastro della *Prestige* del 2002, ha rappresentato l'ennesimo momento di svolta nel campo della legislazione preventiva proprio perché ha indotto le istituzioni comunitarie europee ad introdurre nel 2000 i pacchetti Erika I e II e cinque anni dopo il pacchetto Erika III la cui priorità era quella di migliorare la sicurezza marittima dei trasporti di idrocarburi. I pacchetti legislativi denominati Erika I ed Erika II hanno portato alla progressiva eliminazione delle navi a scafo singolo, alla creazione di una lista nera di navi sotto-standardizzate per impedirne l'approdo nei porti dell'UE ed hanno istituito un sistema di controllo del traffico mercantile.

L'opera di prevenzione, coordinamento e organizzazione della gestione delle emergenze in ambito internazionale proseguì con la *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC) tenutasi nel novembre del 1990. Entrata in vigore nel maggio del '95, la Convenzione, che dedicava una particolare attenzione ai paesi in via di sviluppo, inseriva nella casistica degli incidenti con rilascio di idrocarburi nell'ambiente marino le infrastrutture portuali, le piattaforme petrolifere e altre installazioni analoghe, oltre a predisporre un complesso sistema di cooperazione tecnica tra gli Stati nella lotta all'inquinamento anche attraverso molteplici accordi regionali.

La sentenza della Corte di Cassazione francese pronunciata sul naufragio della petroliera *Erika* risulta, peraltro, essere estremamente interessante, poiché ha dichiarato responsabili dell'inquinamento, oltre al proprietario della nave, il dirigente della società che ne aveva assunto la gestione, la società petrolifera che aveva noleggiato la nave e la società di classificazione. I giudici francesi hanno infatti ritenuto che non potesse considerarsi esclusa l'azione penale nei casi in cui l'azione venga rivolta contro soggetti non indicati specificamente e non ritenuti responsabili dalla Convenzione.

Scalpore ha fatto anche la recente sentenza del 26 gennaio 2016, emessa dalla Corte suprema Spagnola, la quale ha ribaltato la sentenza che assolveva il capitano della petroliera *Prestige*, naufragata in una marea nera di greggio e rifiuti tossici nel 2002, al largo delle coste galiziane. I giudici, inoltre, hanno stabilito che la proprietaria Mare Shipping Inc. e l'assicuratore P&I Club, hanno una responsabilità civile diretta.



Nella sentenza si legge come "La Corte ha condannato a due anni di prigione il capitano... come responsabile di un disastro ambientale per imprudenza"; l'aggravante, consisteva nell'aver causato «danni incalcolabili» all'ambiente marino a seguito della fuoriuscita di petrolio dalla nave.

Destinata a rimanere nella storia anche la recente condanna alla British Petroleum. In data 4 aprile 2016 si è chiuso a New Orleans il processo alla responsabile del disastro ambientale del 2010 nel Golfo del Messico. La sentenza definitiva certifica il patteggiamento da 20 miliardi di dollari che l'azienda britannica verserà per riparare ai danni ecologici causati dalla marea nera provocata dalla fuoriuscita di petrolio in seguito all'esplosione della piattaforma Deepwater Horizon.

Dei 20 miliardi di risarcimenti, 5,5 serviranno a pagare la multa per violazione del Clean Water Act, mentre il resto andrà a sovvenzionare le perdite dei 5 Stati del Golfo colpiti dal disastro. Ma la BP dovrà affrontare gli esiti di alcune cause presso il Tribunale federale di Città del Messico, intentate a dicembre 2015 da una ONG, la Acciones Colectivas de Sinaloa, dopo che gli avvocati specializzati in diritto dell'ambiente, componenti l'organizzazione, hanno deciso di muoversi in autonomia, non avendo il governo messicano intrapreso alcuna azione legale.

L'ultimo disastro ambientale legato alle piattaforme petrolifere, è avvenuto solo pochi mesi fa. Il 13 marzo 2016, infatti, la piattaforma della Petrofac vicino alle isole Kerkennah, arcipelago tunisino sito a 120 chilometri a sud di Lampedusa, ha subito un incidente, sversando una grossa quantità di petrolio in mare. La Petrofac, è ad oggi sotto accusa per quanto accaduto.

La vicenda della Costa Concordia, ha portato all'adozione del c.d. decreto «anti-inchini» (D.m. 2 marzo 2012, n. 79, in G.U. 7 marzo 2012, n. 56, modificato dal successivo d.m. 30 aprile 2012, n. 60620, in G.U. 5 maggio 2012, n. 504) il cui ambito di applicazione, non stupisce, risulta essere tutt'altro che limitato alle navi da crociera, riguardando, in genere le «navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda» (art. 1).

Una regolamentazione giuridica pregnante e volta, in particolar modo, alla creazione di un sistema di trasporto marittimo sostenibile, risulta quanto mai necessaria. Entro il 2030, infatti, si prevede un'ulteriore crescita del 50% nel campo del traffico marittimo europeo.



Durante gli ultimi seminari sul tema organizzati a Bruxelles l'attenzione si è concentrata su un concetto molto specifico: la sostenibilità.

L'80% del petrolio che finisce in mare, infatti, è in realtà il risultato di rilasci di idrocarburi relativamente piccoli, estremamente difficili da monitorare e studiare, il cui impatto, minore ma prolungato nel tempo, rischia di inficiare tutto il lavoro svolto per salvaguardare l'ambiente.

Si tratta, pertanto, di un problema molto arduo da combattere considerate sia le difficoltà intrinseche di natura tecnica che postula, sia il fatto che i grandi disastri, hanno un impatto decisamente più forte sull'opinione pubblica e, conseguentemente, sul modo con cui le autorità nazionali ed internazionali si attivano per combatterlo.

Le missioni fondamentali, *in primis*, risultano essere due: una, la celere creazione di infrastrutture adeguate, capaci di accogliere navi dalle dimensioni fino a poco tempo fa quasi inimmaginabili; di poi, la diminuzione delle emissioni inquinanti delle navi (CO2 e NOx in particolare), aumentandone l'efficienza o facendole passare dal diesel al gas naturale liquefatto (LNG). Nel corso degli ultimi due decenni, non per nulla, diversi porti hanno introdotto il concetto di "Green Ports" adottando programmi per promuovere la Gestione Ambientale.

E, se di porti si parla, non si può non far riferimento ad opere come quella recentissimamente inaugurata a Suez, che con il suo ingrandimento così rilevante ha permesso un potenziale abbattimento dei costi marittimi del 34%.

Il famoso Canale, lungo 72 chilometri, era infatti percorribile solo col senso alternato.

Dal canto suo, con il PEAP, Piano Energetico Ambientale del Porto di Genova, l'Autorità Portuale si è prefissa di stimolare e gestire lo sviluppo delle attività volte alla produzione di energia da fonti rinnovabili ed al contenimento dei consumi sul proprio territorio.

Ha, pertanto, avviato, fra i vari, un progetto denominato "Green Port", che prevede l'elettificazione delle banchine per la fornitura di energia elettrica "verde" da destinare alle grandi navi. Queste ultime, attraccando a Genova, saranno infatti obbligate a spegnere le centrali di bordo.



● Si tratterebbe quindi di una nuova generazione di “centrali elettriche galleggianti” che possono essere posizionate a qualche miglio dal litorale, permettendo il contenimento dell’impatto ambientale del *bio fuel*. ● Le dimensioni contenute, la semi- sommersibilità e le forme semplici e pulite, sembrerebbero rendere tale impianto capace di soddisfare rapidamente i bisogni primari di energia elettrica della città.

● La Commissione Europea ha affermato che: “*La competitività dei porti europei dipenderà dalla loro abilità nell’innovarsi in termini di tecnologia, organizzazione e management*”.

● Il piano, pertanto, è quello di creare “trasporti verdi, intelligenti ed integrati”, e proprio a ciò mira il nuovo progetto di finanziamenti alla ricerca Horizon 2020, volto a far guadagnare all’Europa un primato tecnologico in questo settore.

● L’Unione Europea si presta al fine di definire norme da adottarsi in tutto il mondo, volte non solo a ridurre le emissioni dannose, così da proteggere l’ambiente, ma anche a definire regole inerenti gli scarichi delle navi in mare, oltreché a promuovere l’utilizzo di carburante verde ecosostenibile.

● Coerentemente, la Commissione Europea, fra le strategie fondamentali che utilizza per promuovere un trasporto marittimo sostenibile, annovera la volontà di perseguire il continuo miglioramento della legislazione in vigore, al fine di definire norme globali a livello di organizzazione marittima internazionale.

● Attuare simili suddette regole in materia di navigazione andrebbe a danneggiare la concorrenza sleale posta in essere da ogni armamento non conforme agli standard previsti, incoraggiando, così, l’azione volontaria dell’Industria marittima volta a migliorare costantemente standard minimi di sicurezza anche in un’ottica ambientale.

● Non esiste infatti settore della legislazione ambientale dove si è operato e che continua a progredire così rapidamente come quello riguardante l’inquinamento navale da idrocarburi.

● L’Organizzazione Internazionale Marittima, avente sede a Londra, si configura come l’organo mondiale responsabile della trattazione della maggior parte dei temi della sicurezza della navigazione e dell’inquinamento marino, oltreché dell’adozione di Convenzioni Internazionali.



● Altro obiettivo dell'Unione Europea, pertanto, non può che essere quello di sostenere ed incoraggiare la qualità e l'innovazione al fine di assicurarsi una flotta che sia sempre aggiornata con gli ultimi sviluppi in materia di progettazione, tecnologie e procedure operative.

● E poiché l'Unione Europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas serra almeno nella misura dell'80% entro il 2050, anche il settore marittimo dei trasporti dovrà fare la propria parte.

● Il disposto normativo contenuto nell'articolo 1 comma 1 della direttiva 2009/18/CE prevede che: *"La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza marittima e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi, riducendo in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi: a) agevolando l'esecuzione efficiente delle inchieste di sicurezza e l'analisi corretta dei sinistri e degli incidenti marittimi al fine di determinarne le cause; e b) prevedendo la presentazione di rapporti precisi e tempestivi sulle inchieste di sicurezza e di proposte d'interventi correttivi."*

● Tale normativa mette in risalto come sia fondamentale operare attraverso un'efficiente ed efficace esecuzione delle inchieste di sicurezza, effettuando un'approfondita analisi delle cause delle circostanze che hanno contribuito a determinare gli incidenti marittimi.

● Nondimeno, ritiene altrettanto basilare la presentazione di rapporti finali di inchiesta precisi e tempestivi e, ove del caso, l'emanazione di mirate raccomandazioni di sicurezza, di proposte di interventi correttivi integrativi e di normazione tecnica di riferimento.

● In correlazione a tale direttiva, il decreto legislativo 165 del 2011 ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Organismo Investigativo sui Sinistri Marittimi, sì da migliorare la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

● Proprio in questo clima si incardinano i numerosi cantieri ed armatori che, sensibili al problema dell'impatto ambientale delle loro navi, hanno tentato anche di andare oltre i limiti e le regole imposte dalle attuali, e talvolta insufficienti, norme, adottando soluzioni che limitino ulteriormente l'impatto ambientale e l'inquinamento prodotto.



Il RINA, il Registro Italiano Navale, si è proposto come primo Ente di Classifica al mondo a proporre, specificatamente per unità da diporto di lunghezza superiore ai 35 metri, uno standard a garanzia dei più alti livelli in materia di protezione ambientale, con norme che vanno anche oltre quanto previsto dalle normative internazionali.

Ne è un esempio il "Stella Maris" della "Viareggio Superyacht", la prima nave da diporto al mondo progettata con criteri di sostenibilità ambientale, nonostante si tratti di uno splendido megayacht in acciaio ed alluminio da 62 metri.

Analogamente, il lussuoso yacht "Long Range 23", è stata la prima barca a propulsione ibrida.

L'accoppiamento diesel-elettrico veniva utilizzata nel comparto navale solo per generare le grandi potenze necessarie alla mobilità delle navi da crociera. O, ancora nell'ambito delle imbarcazioni di lusso: lo Yachts Shuttle, che sarà costruito e commercializzato dal Gruppo Ned Ship e realizzato dall'azienda francese STR Europe, consta di un piano alare in fibra di carbonio con celle solari e di una motorizzazione duttile: full-electric, ibrida seriale o parallela dual.

Sempre sul suolo italiano, Costa Crociere ha deciso di ampliare la sua flotta con due navi nuove da 337 metri di lunghezza, alimentate a gas naturale liquefatto (Lng) e capaci di ospitare 6.600 passeggeri.

Ma non mancano numerosi esempi anche al di fuori dell'Unione Europea.

Nelle acque della Stazione Navale di Norfolk (Virginia), un'imbarcazione sperimentale della Marina militare americana, la Riverine Command Boat (RCB-X), ha, invece, solcato il mare sospinta dall'energia dei suoi motori alimentati da una miscela al 50 per cento di biocarburante derivato dalle alghe marine e di Nato F-76, un tipo di gasolio normalmente estratto dal petrolio. Nel 2008, grande notizia aveva fatto il Navy's Military Sealift Command, ufficio della marina americana che si occupa di logistica, che aveva noleggiato la Beluga per trasportare materiali dalle basi americane all'Europa. Si tratta, infatti, di un cargo tedesco a propulsione ibrida motore-vela che permette risparmi di carburante del 20-30% rispetto ai vascelli convenzionali.



● Per quanto concerne il Sol Levante, dopo il disastro nucleare di Fukushima, la politica economica ed energetica del Giappone ha subito un brusca virata verde, che per quanto in oggi di interesse, si è tradotta nella volontà di realizzare il primo modello della Energy Sail, un prototipo destinato a rivoluzionare il mondo della navigazione. Questa nave sarà, infatti, in grado di sfruttare l'energia del sole e del vento per ridurre al massimo le spese legate all'acquisto di combustibili fossili e abbassare il più possibile le emissioni di gas nocivi per l'ambiente e l'atmosfera.

● Ancora, la Nichioh Maru, imbarcazione giapponese progettata dalla casa automobilistica nipponica Nissan, è capace di risparmiare 13 tonnellate di carburante solo viaggiando intorno alla costa giapponese.

● La nave ha, infatti, come la M/V Auriga Leader, prima cargo al mondo alimentata ad energia solare, il ponte ricoperto di pannelli solari. L'impianto fotovoltaico alimenta le cabine dell'equipaggio mentre il motore è controllato elettronicamente e alimentato a diesel.

● In Norvegia, paese da sempre attivo dal punto di vista dello sfruttamento e dello sviluppo delle fonti di energia rinnovabili, si sta lavorando al *Green Coastal Shipping Programme*, un programma per la navigazione costiera sostenibile che mira ad utilizzare le imbarcazioni più ecologiche del pianeta.

● Tale programma riguarderà ogni tipo di natante: navi cisterna, navi da carico, navi container, navi passeggeri, traghetti, pescherecci, rimorchiatori e così via. Tutte le imbarcazioni dovranno garantire una trazione elettrica o ibrida. Non si dimentichi che la Norvegia ha già inaugurato il suo primo traghetto elettrico al 100%. Così come è Norvegese l'idea del Vindskip, imbarcazione progettata per utilizzare il vento per la propulsione, attraverso una ponderazione computerizzata di un flusso costante di informazioni meteorologiche elaborata da un programma per computer posto nella nave, in grado di calcolare il percorso migliore sfruttando l'energia eolica disponibile.

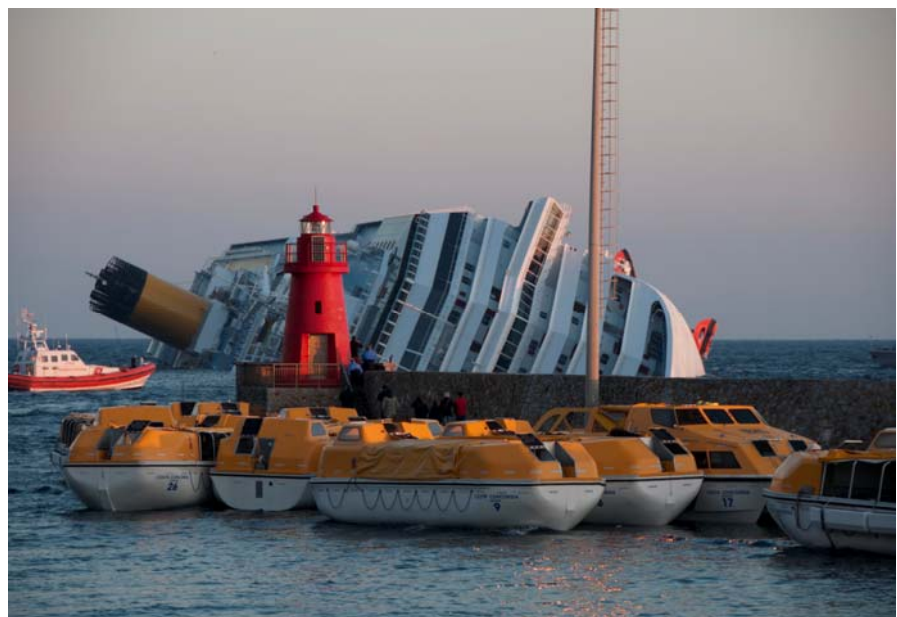
● Il programma prevede anche la progettazione di un porto a basso consumo energetico con una impronta carbonica minima. Al suo interno opereranno veicoli plug-in e gru elettriche e si potranno trovare stazioni di ricarica per le navi a batteria.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Volendo trarre qualche conclusione, risulta innanzitutto evidente come la materia risulti essere non solo estremamente delicata, ma anche fortemente legata al clima politico, avendo importantissimi riflessi sull'opinione pubblica. Le Convenzioni, i Regolamenti e gli accordi internazionali ad oggi vigenti o in discussione, risultano essere quanto mai numerosi. La volontà di rendere il settore dei trasporti marittimi una branca all'avanguardia nell'ambito della sempre più necessaria eco-sostenibilità, appare, tuttavia, un argomento tanto attuale quanto ancora da discutere. Una riorganizzazione della normativa vigente sarebbe auspicabile, al fine di invogliare in maniera crescente non solo gli Stati, ma anche i singoli armatori, a sensibilizzarsi sul tema.

Il convincimento che l'ambiente marino abbia un'illimitata capacità di assorbire, senza patire alcun danno, sostanze estranee a quelle rinvenibili nella sua natura, risulta essere, con il passare del tempo, sempre più ingiustificabile. Accanto a norme efficienti al fine della prevenzione e della cura di situazione critiche di inquinamento marittimo, pertanto, risulta essere quanto mai necessario portare avanti una pregnante e rigida opera di sensibilizzazione sociale ed industriale, senza la quale il progetto di sostenibilità del trasporto marittimo dovrà senza dubbio subire forti ritardi per attuarsi efficacemente.





FIFTY SHADE OF GREY - GREY AREAS AND OVERLAPS IN TERMS OF EXPOSURES (*)

Paolo Silvestri
Head of Aviation Underwriting
Generali Global Corporate & Commercial Italy



This exercise is to provide some basic examples (just few among the many) of the existing interactions between Aviation and Non Aviation Insurances.

The purpose is to raise the awareness on the challenge that our Insurance community faces in granting the Insureds with comprehensive covers (i.e. covers with no gaps), and also with covers that avoid potential duplications (i.e. covers with no overlaps).

The specific focus is on Aviation Manufacturers and Airport owners, operators & service providers, as this presentation is part of the IUAI Manufacturers, Products and Airports Study Group.

Let's start by making a few examples of grey areas and overlaps, to then try to summarize the main reasons behind the existence of the "shades of grey" and eventually focus on how it is possible to best handle the grey.

The first example of a grey area is relevant to the case of a damage suffered by a newly manufactured aircraft.

(*) testo tratto dall'intervento tenuto in occasione dell'Annual General Meeting dell'I.U.A.I. - International Union of Aerospace Insurers, svoltosi a Charleston-USA dal 13 al 15 giugno 2016.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The question we need to ask ourselves is: is this loss to be covered by an Aviation Insurance? Some of you are thinking “yes”, some others maybe “no”, and actually the very grey answer to this question is “it depends”.

It depends because this type of loss can be covered by an Aviation Insurance (within the Aircraft Manufacturers’ Hull section), but potentially also by a Property Insurance, which as we know covers the aircraft during the construction phase.

And the reason why coverage solution is not always unique is because the termination moment of the property coverage and inception moment of the Aviation Insurance can vary depending on a number of different factors, such as the local practice or the history of an account or a specific client request.

The second example of a grey areas brings us inside the airport environment, as it is related to the case of a third party liability damage which occurs in the “non airside” area of an airport, like for example a loss occurred in the airport car parks or a loss arising out from the running of airport shops or restaurants located in the terminal area.

Here again the question is if this loss is to be covered by an Aviation Insurance, and here again the answer is “it depends”, because this type of loss can be covered by Aviation Insurers with an Airport owner/operator Third Party Liability insurance, but also by Casualty Insurers with a Public (Non Aviation) Third Party Liability insurance.

And the reason why coverage solution is not always unique is because we are talking of activities which are carried out in an aviation environment (i.e. the airport), but are basically non aviation and always covered as such by non aviation insurers when they are performed outside the airport.

Third and last example of a grey area is relevant to the case of Third Part Liability damage arising out of products used airside (such as the airstairs used to board passengers on the aircraft) or arising out of products considered “non critical to the safety” (such as aircraft ovens or coffee machines, trolleys, aircraft carpets / pillows / blankets and the like).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The mentioned losses can be covered by an Aviation Products Liability Insurance as they refer to products that are used in connection with an aircraft, but can potentially be covered also by a Non Aviation Product Liability Insurance underwritten by Casualty insurers.

And the reason why coverage solution is not always unique is because we are talking of products that can be supplied to the aviation industry as well as to other industries as they are basically “non aviation”; in this respect, in certain countries and by certain insurers these products can be covered by a non aviation policy notwithstanding the fact that they might also be destined to an aircraft.

Having mentioned these few examples, we have understood that the definition of the appropriate applicable insurance solution (be it the aviation or non aviation one) is variable, and that this variability depends on a number of influencing factors.

Let's therefore try to summarize the main factors that influence the presence of grey areas:

- **Different local practices and standards** are in place, which affect the way policy wordings are written and therefore lead to the possibility of different solutions to a same coverage scenario;
- focusing on the airport environment (as per the second example), an influencing factor are the **different limits and coverage features contractually requested by airport authorities**; indeed, depending on the country, but also on each specific airport, the airport authorities have very different requirements in terms of limits to be purchased by operators / concessionaries which carry out activities within the airport area: at times policy limits requested are very high, leading to the issue of an Aviation policy, other times they are much lower, allowing a Non Aviation policy to be issued.

Sometimes airport authorities have very different requirements also in terms of extension of the insurance coverage: at times the request is to expressly provide coverage for damages to aircraft even though the activities are not carried out in the airside area of the airport, which leads to the need of an Aviation policy (that can be avoided if no request to cover aircraft is made)



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- **different protection provided by certain non aviation reinsurance treaties** (which in certain cases also protect non aviation products used in connection with an aircraft, as shown in the third example above)
- **different regulation of compulsory covers**, depending on the country and legal environment; let's think about the airside circulation of motor vehicles: in certain countries and legal environments such circulation is subject to Road Traffic Act and it is therefore compulsory to have in place a motor vehicle third party liability insurance, with aviation liability insurance only called to operate in excess, to top up such compulsory cover in case relevant limit is not sufficient to satisfy airport authority's minimum request. In other countries, however, airside circulation is not subject to Road Traffic Act and in such circumstances aviation insurers need to be aware that aviation liability insurance shall operate from "ground up", i.e. as primary cover
- **different presence and extension of non aviation covers**, especially in airport locations; let's think about third party liability damage arising out of fire or third party liability damage caused by an airport contractor during the performance of works airside. Here again, depending on the specific country / environment where coverage is needed, such losses could be covered by specific liability sections of relevant non aviation insurances already in place (Property and Constructor's All Risks respectively), whereas in some other countries Aviation Liability Insurances would be required to step in and cover from "ground up" the mentioned third party liability damages.

After having seen the above few "grey" examples and summarized the main reason that are behind the existence of the shades of grey, the question is: how is it possible to best handle the grey?

There is no magic formula or easy answer to this question, but the very first element that is needed is simply to focus on the problem and pay attention to the fact that grey areas are present. In other words, it is important to "mind the gap" and to "mind the overlap", in order to make sure that a client or prospective client will benefit of a comprehensive cover (with no gaps between aviation and non aviation insurances), and will not pay a premium twice to cover the same exposures, which would be the case in the event of overlaps between aviation and non aviation insurances.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

But apart from being mindful, to adequately handle grey areas it will be essential to make questions to both external interlocutors (broker, clients etc) and internal interlocutors (being the “next door” colleagues of the casualty, property and other interested non aviation departments), in order to understand the greater picture by not focusing uniquely on the aviation coverage.

Flexibility will also be important in order to properly handle grey areas, and as insurers we will need to be ready to diversify the approach depending on where a certain cover has to be granted.

But if we want to see the positive side of it, the grey can also be taken as an opportunity. Indeed insurance carriers that underwrite both aviation and non aviation insurance can provide their clients or prospective clients with comprehensive offers, covering both the aviation and non aviation exposures connected to their activities. Such solution can determine an efficiency of costs for the client (by checking and avoiding from the beginning potential overlaps) and can also guarantee a more consistent claims handling in case a “grey loss” arises, as the loss will be handled by one carrier avoiding any discussions which could potentially arise should more carriers be involved in the same loss.

Ultimately, awareness that differences in insurance market practices are unavoidable will be key.

In other words, in order to properly handle the shades of grey the first step is to be aware that grey is all around us, also considering that – as once stated by American writer and poet Charles Bukowski – “Truth resides on shades”.





LA RIFORMA DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA (EASA): NUOVE COMPETENZE NEL CAMPO DELLA SECURITY

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Nel vasto quadro normativo delineato dalla "Strategia per migliorare la competitività del settore dell'aviazione civile nell'UE", il 14 marzo 2016 la Commissione ha presentato al Parlamento Europeo la proposta di regolamento riguardante l'istituzione di una Agenzia dell'Unione Europea per la sicurezza aerea che abroga il regolamento (CE) 216/2008, istitutivo dell'EASA ⁽¹⁾.

L'iniziativa in parola muove fundamentalmente su un duplice binario di obiettivi. Se, per un verso, mira ad introdurre nell'ordinamento una disciplina della sicurezza e di protezione ambientale all'altezza delle sfide che attendono l'intero settore dell'aviotrasporto nei prossimi cinque lustri, per altro verso, si nota come l'impostazione del nuovo strumento legislativo sia significativamente incline alla crescita del mercato interno, alla integrazione di inediti modelli imprenditoriali e allo sviluppo tecnologico.

Sul versante dei profili tematici di maggior interesse nella proposta, possiamo distinguere, testualmente, una prima parte sostanziale dedicata alle nuove norme del SESII+ (COM(2013) 410 final), saldamente aderente ai contenuti della Comunicazione intitolata "Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo" (COM(2013)408 final) ed un secondo capitolo che affronta la riforma della governance dell'Agenzia di prossima costituzione.

(1) COM(2015) 613 final del 7/12/2015, parte della "Aviation Strategy to Enhance the Competitiveness of the EU Aviation Sector"; si veda TRAN (2016) 0314_1 del 14/3/2016.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In una siffatta prospettiva non sfugge - quale elemento innegabilmente innovativo - l'intendimento di trasformare il mutato soggetto dell'Unione in un "interlocutore mondiale nel settore dell'aviazione" civile⁽²⁾, soprattutto rispetto ad uno "scenario" sempre più globalizzato ove, giustappunto, il differente ruolo di attore internazionale privilegiato dell'ente stesso potrebbe risultare determinante per efficaccizzare i rapporti dell'Europa sempre in progressiva ed inarrestabile espansione.

Va preliminarmente rilevato che i capisaldi strategici fissati dalla Commissione in questa progettualità sono pienamente in linea con la "dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate" del luglio 2012 e viepiù da ritenersi concretamente utili all'adeguamento normativo del futuro organismo per la sicurezza aerea alle "clausole standard raccomandate" sul piano interistituzionale.

Sul terreno dei principi generali che caratterizzano la proposta in esame spiccano sia un approccio basato sul "rischio e la *performance*" che, sotto un punto di vista procedurale, l'introduzione del sistema "*opt-in*", ovvero la possibilità per gli Stati membri di applicare alcune disposizioni alle attività e ai servizi prestati da aeromobili di Stato (i.e. doganali, di polizia, di ricerca e soccorso, di guardia costiera, antincendio, ecc.) e di scegliere, altresì, per quali comparti usufruire dell'opzione stessa.

Nel corso della citata presentazione, al di là dell'accento posto su talune incongruenze normative, sono state appalesate favorevoli aspettative sulla legislazione sui droni presente nell'articolato di cui si discute e che ne assegna, *ex novo*, la competenza all'Agenzia, attraverso l'eliminazione del noto riferimento alla soglia del peso di 150 kg.. Si tratta di un tema importante nel suo incidere immediatamente sull'esercizio delle attività aeronautiche nel loro complesso e che ha, perfino, formato oggetto di indagini conoscitive occorrenti ai lavori preparatori, da parte di un gruppo di esperti nominato a livello unionale. In particolare, sono state predisposte apposite regole, da un lato, tese a potenziare le condizioni di sicurezza dei velivoli senza equipaggio e, dall'altro, a migliorare la disciplina relativa a "privacy e data protection", soprattutto grazie alla preventivata dotazione per detti apparecchi (unmanned) di dispositivi elettronici di identificazione (chip), capaci di facilitare l'individuazione di eventuali abusi nei citati ambiti di rispetto dei diritti fondamentali.

(2) Davide Sassoli, relatore, presso la Commissione Trasporti del PE, in occasione della presentazione del precedente "pacchetto aviazione".



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In relazione a specifici gap legislativi rilevati da diversi parlamentari, è infatti emersa (*section II*) qualche perplessità su taluni aspetti tecnici paradigmatici come, a titolo esemplificativo, quelle riguardanti la mancata predisposizione di obblighi certificativi dei piloti, soprattutto in materia di formazione (*cabin crew instructors and examiners, flight instructors on simulation devices*).

Obiter dictum, si deve annotare che, come è stato rilevato dalla risoluzione parlamentare n.105 del 16 febbraio 2016 del Senato della Repubblica (DOC.XVIII), l'ulteriore questione riguardante la carenza previsionale di attestati e licenze per tale tipologia di mezzi aerei ha evidenziato segni di "grave criticità", anche nella dimensione nazionale, attesi i potenziali "negativi effetti sulla sicurezza del volo per tutti gli Stati membri".

Poi, tenendo conto del principio di sussidiarietà è agevole intuire che la novella non sembri peraltro apportare alcun valore aggiunto nel campo della safety rispetto all'ordinamento interno, ove si consideri che la vigente legge italiana pone l'obbligatorietà di requisiti certi d'idoneità e garantisce margini assai maggiori per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza.

Nel contempo, tra le questioni tuttora aperte sugli aspetti tipici di "security", pur rilevando, *ratione materiae*, una consolidata competenza a legiferare da parte dell'Unione - visto ovviamente il carattere transnazionale del trasporto aereo - non può sottacersi la convergenza di una serie difficoltà nella determinazione, lato sensu, della veste giuridica della futura Agenzia. Nello specifico, invero, non è risultata sempre "perspicua" dall'enunciato del testo di proposta della Commissione l'interazione tra il regolamento (CE) 300/2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, e il regolamento 216/2008 avuto riguardo agli aspetti tecnici atti ad individuare le possibili interdipendenze tra le misure di safety e quelle di *security*.

Qui può reputarsi emblematicamente rappresentativo l'esempio della configurazione dei sistemi di bloccaggio e di monitoraggio della porta della cabina di pilotaggio, che ha già formato oggetto di approfondimento di questa rivista (vedi MAT n. 3/2015), in relazione all'incidente aereo occorso alla compagnia Germanwings.

In proposito, la Commissione ha svolto un ruolo essenziale nell'avvio



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

dell'Action plan del 20 ottobre 2015, elaborato sulla base dei risultati emersi dalle raccomandazioni della task force dell'EASA sulla tragica vicenda, statuendo anche nuove regole che incidono sulle operazioni di volo, sui membri di equipaggio, sulle implicazioni tecnologiche e sulla protezione dati.

Sotto la visuale di inquadramento delle attuali attribuzioni, rileva, a nostro avviso, la singolare ipotesi, contemplata nella sezione "Aviation security" del draft di regolamento, secondo cui la Commissione possa invocare la competenza della neo ristrutturata Agenzia nel campo applicativo del citato regolamento 300/2008 e del connesso regolamento di esecuzione 1998/15 del 5 novembre 2015.

A ben vedere, appaiono subito alcuni dubbi per quel richiamo (l'art. 65, paragrafo 6) alla facoltà dell'Agenzia di "reagire senza indugio a un problema urgente di sicurezza" indicando le misure correttive, le direttive o le raccomandazioni *ad hoc* - che le "autorità nazionali competenti o le persone fisiche e giuridiche soggette alle disposizioni del regolamento" stesso debbano adottare nelle particolari contingenze.

Tuttavia, alla stregua dei commenti sollevati dal dibattito consiliare (Doc.8522/16 del 23 maggio 2016) sembra prevalere l'orientamento, condiviso da numerose delegazioni, di affidare i compiti di *decision-making* agli Stati nazionali, considerati di gran lunga più "attendibili", rispetto all'Agenzia, in termini di potenzialità operativa, di *know-how* e di accesso all'*intelligence* applicato alla *security*.

In merito, si deve precisare che la Commissione risulta già ampiamente competente per le questioni di *security* nel contesto, segnatamente, dal regolamento 72/2010 (modificato dal regolamento di esecuzione 472/2016 del 31 marzo 2016), ove si stabilisce che le relazioni ispettive svolte dall'organo comunitario possono contenere raccomandazioni relative a interventi correttivi necessari alla salvaguardia della sicurezza.

Ed è pur vero, di contro, che un precetto *ad hoc* della proposta (articolo 76) tende a mitigare il potere invasivo dell'Agenzia disponendo che la stessa presti, ma soltanto "su richiesta", una assistenza tecnica alla Commissione per l'attuazione del summenzionato regolamento (CE) n. 300/2008, anche ai fini dell'esecuzione di "ispezioni di sicurezza (*security*) e la preparazione delle misure da adottare a norma di detto regolamento".



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Del resto, *mutatis mutandis*, preme denotare l'evidente analogia di quanto precede - per ogni opportuna valutazione di raffronto - con le sostanziali funzioni aggiuntive di security che sono state attribuite alla Agenzia Europea per la sicurezza marittima (EMSA), rispetto a quelle originariamente codificate e finalizzate alle sole questioni di safety, per effetto del regolamento 462/2016 del 30 marzo 2016, inerente allo svolgimento di ispezioni della Commissione e al regolamento UE n.100/2013 del 15 gennaio 2013⁽³⁾.

Proseguendo sul solco tracciato dalla nostra disamina, osserviamo che nella presente rivisitazione regolamentare figura l'istituzione di un procedimento che consentirà alla neo-Agenzia di adottare, d'intesa con la Commissione e previa consultazione degli Stati membri, misure appropriate rientranti nella sua pertinenza - quali le " direttive di aeronavigabilità o i bollettini d'informazione " - ma prevedendo, in parallelo, che le medesime siano rivolte anche alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, inclusa la "cybersicurezza". Sul punto la Commissione stessa, attraverso la comunicazione al Parlamento Europeo e al Consiglio del 6 aprile 2016, titolata "Quadro congiunto per contrastare le minacce ibride. La risposta dell'Unione Europea " (JOIn (2016)18 final, ha informato di aver già dato corso alla elaborazione di una tabella di marcia per la sicurezza informatica dell'aviazione in cooperazione con l'Agenzia EASA.

Inoltre, vale la pena specificare che, fermo restando l'accordo di massima sinora raggiunto dai ministri competenti sul rafforzamento della cooperazione nei limiti in cui si riscontra una concreta interdipendenza settoriale tra aspetti di *safety e security*, le modifiche principali apportate al regolamento 216/2008 su dettagliati aspetti di cybersicurezza attingono precipuamente alla progettazione dell'aeromobile, nonché ai requisiti essenziali relativi alle informazioni, ai dati aeronautici e all'integrità dei sistemi e ai componenti di aviazione.

In un'ottica extra-europea, giova richiamare l'attenzione sulle iniziative dell'ICAO assunte congiuntamente ai membri dell'IHLG (Industry High Level Group) che, con l'intento di promuovere un approccio coerente alla gestione dei rischi derivanti dalla criminalità di tipo cyber, hanno elaborato un *draft* di risoluzione (datato 30 maggio 2016, A39-WP/17, EX/5), indirizzata a riaffermare la difesa delle infrastrutture critiche dell'aviazione civile.

(3) Si veda "The Italian Maritime Journal " N.4, 2012, pag. 2 e seg..



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E quindi in occasione della prossima 39^a Assemblea dell'Icao, che si terrà dal 27 settembre al 7 ottobre 2016, tramite l'approvazione del suddetto strumento internazionale detta Organizzazione, gli Stati contraenti e gli *stakeholder* prenderanno l'impegno collaborativo per la lotta alla *cyber security* nel periodo 2017-2019.

Nel riconoscere senza obiettive difficoltà il tenore multidisciplinare della speciale tipologia di minacce del segmento *cyber*, l'invito operativo esteso ai paesi membri dell'ICAO, contenuto dalla risoluzione de qua, non concerne esclusivamente i compiti improntati alla identificazione e al contrasto delle peculiari criticità che possono compromettere la regolarità del trasporto per via aerea, ma - riprendendo il nostro discorso - attiene anche alla definizione delle responsabilità delle (sole) agenzie nazionali e dell'industria.

Orbene, nella sessione del 7 giugno 2016 (Doc 9430/1/16), notiamo come il Consiglio TTE (Trasporti, Telecomunicazioni e Energia), nel novero delle delibere per la revisione legislativa all'ordine del giorno, abbia approfonditamente trattato il provvedimento istitutivo della nuova Agenzia unionale, prendendo nota del relativo progress report e dell'intenso lavoro condotto nel corrente semestre dalla presidenza dei Paesi Bassi per il raggiungimento di un equo compromesso rispetto a un dossier così estremamente articolato⁽⁴⁾.

Relativamente, infine, al più recente dibattito sui droni è stato trovato un ampio consenso per proseguire sulla strada di un riordino della disciplina UE che investa i principi basilari e il *framework* normativo generale, lasciando all'Agenzia di elaborare lo sviluppo della regolamentazione di dettaglio, mentre un copioso numero di altre questioni rimangono ancora insolte, in attesa del confronto parlamentare sugli emendamenti presentati, inclusa la riserva di scrutinio da parte del Regno Unito⁽⁵⁾.

(4) Il *rapporteur* TRAN ha presentato il draft report il 3 maggio 2016 contenente 242 emendamenti (215/0277 (COD).

(5) La votazione della Commissione TRAN del PE è stata calendarizzata in occasione del meeting schedato a fine settembre 2016 mentre la discussione in Commissione Trasporti e Turismo è prevista l'11 luglio 2016 TRAN/8/05273



BREVE NOTA SULLA RESPONSABILITÀ PER COLPA GRAVE DEL VETTORE IN CASO DI FURTO DI MERCE ED INSUFFICIENTE SORVEGLIANZA DELL'AREA DI SOSTA, ALLA LUCE DELLA GIURISPRUDENZA NAZIONALE

Alberta Frondoni
Avvocato in Genova



La giurisprudenza ormai consolidata in materia ritiene che il vettore, quale operatore professionista e, quindi, tenuto a rispondere secondo i parametri di diligenza qualificata (previsti dall'art. 1176, comma 2 cod. civ.), "pur godendo di ampia autonomia nello scegliere tempi, modalità e itinerario del trasporto, è pur sempre tenuto a compiere scelte in modo da ridurre al minimo il rischio di perdita del carico" (Cass. 27/3/2009, n.7533).

Nel caso di sottrazione della merce avvenuta nel corso del trasporto, per superare la presunzione di responsabilità ex recepto posta a suo carico dall' art. 1693 cod. civ. ("il vettore è responsabile della perdita o dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento della consegna al destinatario se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito" e/o da una delle altre cause ivi tassativamente ed espressamente indicate), il vettore deve, in particolare, dimostrare che il furto (limitandoci in questa sede a tale tipologia di evento, senza svolgere un parallelo in tema di rapina) ha avuto i caratteri di 'inevitabilità' ed 'imprevedibilità', tipici del 'caso fortuito': caratteri la cui sussistenza va valutata alla luce dei suddetti doveri di diligenza professionale, tenuto conto (anche) di "di tutte le circostanze del caso concreto e delle possibili misure idonee ad elidere od attenuare il rischio della perdita del carico" (Cass. 28/11/2008, n. 18235).



● In altre parole, il furto delle merci (così come l'evento - rapina) non costituisce in sé 'caso fortuito', da poter invocare quale causa di esonero da responsabilità vettoriale rappresentando, anzi, ormai da tempo uno dei rischi più frequenti e tipici dell'attività di autotrasportatore.

● Nella disamina della fattispecie e nell'inquadramento della correlativa eventuale sua responsabilità (per colpa lieve o per colpa grave) assumerà, quindi, rilevanza e andrà valutata la condotta posta in essere dal vettore nel caso concreto, accertando se il medesimo abbia adottato tutte le misure e gli accorgimenti più opportuni al fine di evitare o, quanto meno, ridurre il rischio dell'accadimento di un evento siffatto e mettendo in luce eventuali disfunzioni e/o gravi deficienze nell'ambito della organizzazione professionale del vettore.

● Come è stato messo in evidenza da una puntuale sentenza di merito, infatti, *"in caso di mancata adozione di dette misure, i criteri di attribuzione del rischio di impresa inducono a ritenere l'imprenditore (perché è di imprenditore che si tratta) responsabile, ex art. 1693 cod. civ., per la perdita della merce. Ragionare diversamente vorrebbe dire incentivare l'adempimento negligente o inefficiente oppure applicare ad un soggetto professionista gli stessi obblighi di diligenza generici che ricadono sul soggetto che non si avvale di un apparato imprenditoriale, con evidenti irrazionalità"* (Trib. di Sala Consilina 18/1/2006).

● La giurisprudenza afferma, quindi, costantemente il principio per cui è dovere del vettore "scegliere, tra le varie possibili modalità ordinarie di esecuzione del viaggio, quelle più idonee a garantire la puntuale esecuzione del contratto ed evitare, in particolare, la perdita o l'avaria del carico, adeguando il proprio comportamento in relazione al tragitto, alle ore nelle quali si svolge il viaggio, al valore e al genere delle merci trasportate" (Cass. 21/12/1999, n. 14397).

● Va da sé che l'abbandono sulla pubblica via, soprattutto in ore notturne, è da sempre considerata una gravissima violazione dei doveri professionali del vettore nella cura e custodia del carico, con addebito per colpa grave a carico "di chi lascia un camion con relativo carico su piazzale aperto al pubblico ed incustodito, durante le ore serali" (Trib. di Sala Consilina 18/1/06, cit.) o lo lascia parcheggiato "su area pubblica sita in prossimità del porto, incustodito sulla pubblica via" (Trib. Milano 18/11/2005); "l'abbandono, anche per breve tempo (circa un'ora) del veicolo parcheggiato in strada non frequentata, costituisce, considerato



il valore della merce e la frequenza dei furti anche in ore diurne, comportamento gravemente colposo” (Trib. Milano 13/3/2013).

Tra gli accorgimenti e misure ritenuti idonei e/o, comunque, manifestazione di una accurata e vigilante custodia da parte del vettore delle cose a lui affidate per il trasporto, la giurisprudenza ha individuato, ad esempio: “il ricovero in depositi custoditi, l’installazione di antifurti con impianto satellitare GPS” (cfr. Trib. di Sala Consilina 18/1/2006, cit.).

Anche la decisione del vettore di sostare in una ‘area di servizio’ è una scelta comunque preferibile a quella di sostare nei pressi di una piazzola di emergenza lungo l’autostrada, in quanto – come deciso in una fattispecie - “la possibile sosta nella vicina area di servizio avrebbe, se non eliso, senza dubbio grandemente attenuato il rischio della perdita del carico” (Trib. Latina 10/9/2012).

Ad ogni buon conto, il mero inserimento di un dispositivo antifurto può non essere sufficiente a dimostrare l’uso della diligenza qualificata da parte del vettore se il comportamento tenuto in concreto dal vettore medesimo abbia comunque favorito e/o creato i presupposti per il verificarsi della sottrazione del mezzo e del carico ivi a bordo: “*nè vale ad escludere la colpa il fatto che il veicolo fosse equipaggiato con un dispositivo antifurto ... è circostanza notoria il fatto che la presenza di detti dispositivi non sia idonea a prevenire integralmente i furti di autoveicoli, data la nutrita presenza di ladri professionisti esperti nel disinserimento di detti impianti ... si tratta quindi di una situazione che lungi dal costituire caso fortuito integra una ipotesi di colpa grave di immediata percezione*” (Trib. Milano 13/7/2011).

Persino la presenza / installazione di sofisticati sistemi di allarme a difesa di un deposito del vettore può rivelarsi misura inadeguata e/o insufficiente quando venga in luce un’organizzazione professionale comunque lacunosa da parte del vettore, tale da non garantire l’incolumità e la protezione delle merci ivi giacenti.

In una fattispecie decisa dalla Corte d’Appello di Milano (sentenza 6/3/2007), le precauzioni adottate dal vettore erano state così illustrate: “*dotazione del magazzino di un sistema sonoro tipo ‘argo’ costituito da 19 sensori a raggi infrarossi, collegato all’istituto di vigilanza IVRI;*”



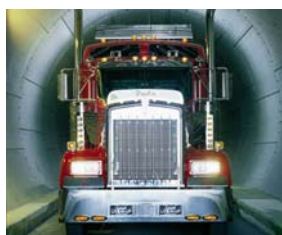
● aperture laterali poste ad altezza di quattro metri dal suolo e protezione con reticolari di ferro di quelle sul tetto; sorveglianza periodica del personale dell'istituto di vigilanza, con due ispezioni notturne e pronto intervento in caso di messa in funzione del sistema di allarme ad esso collegato)".

● Peraltro, alla luce delle modalità con cui in concreto i malavitosi erano riusciti ad entrare nel magazzino ("apertura di un varco praticata dai locali di una ditta terza confinante"), il vettore è stato comunque condannato al risarcimento integrale del danno (e per colpa grave! senza, quindi, beneficiare di limiti di sorta) in quanto "quelle precauzioni non sono valse ad impedire che i ladri penetrassero nel magazzino, rimasto privo di sorveglianza interna dalla sera del 19 ottobre al mattino del 2 novembre, per la ragione, davvero inescusabile, che il personale all'uopo incaricato, accorso sul posto al suono dell'allarme, si sia limitato ad un controllo esterno, del tutto inadeguato alle circostanze del caso".

● Il dovere di custodia e sorveglianza del carico da parte del vettore neppure è delegabile a terzi, come è stato ritenuto dalla giurisprudenza che, al riguardo, si è da anni espressa in maniera molto rigorosa: ad esempio, la Cass. 16/2/2000, n. 1712 ha escluso che l'incarico dato ad una società di vigilanza per sorvegliare un'area di parcheggio possa tout court esonerare il vettore dai propri obblighi di cura e custodia delle merci, dato che, comunque, nel caso concreto, "i ladri hanno potuto impadronirsi di un ingombrante veicolo, dopo averne forzato l'antifurto, senza imbattersi nel servizio di vigilanza e senza incontrare ostacoli nell'uscire dall'area di deposito, quindi senza usare violenza o minaccia".

● Dunque, anche un servizio di vigilanza contrattualmente previsto in un'area e/o in un deposito (fermo restando l'onere della prova dell'effettività di un tale servizio nel determinato arco spazio - temporale dell'evento) può non costituire un deterrente per i malavitosi e/o, ancor peggio, non toglie ad un'area il carattere di luogo insicuro ed esposto al rischio di eventi delittuosi: né, a fortiori, può cancellare o limitare il precipuo dovere, da parte di un vettore professionale, di provvedere al perdurante controllo (diretto o indiretto) sul mezzo e sul carico, a tutela della integrità degli stessi.

● Ed anche il riposo dell'autista previsto dalle normative in materia non elimina il dovere del medesimo di predisporre le misure atte a tutelare



● le merci anche in tale frangente, tanto da non essere esonerato da responsabilità in caso di un furto *“avvenuto nottetempo, mentre i camion erano parcheggiati per il riposo notturno dell’autista, senza l’adozione di opportune cautele per la loro sorveglianza, poiché come emerge dagli atti (doc. 11 e 26 attoreo, perizia ISI S.r.l.), il parcheggio a pagamento non ha svolto alcun effettivo servizio di custodia”* (Trib. Verona 22/2/2013).

● In altra decisione giurisprudenziale, anche la vicinanza degli Uffici della Guardia di Finanza al luogo in cui venne perpetrata la sottrazione del mezzo e della merce a bordo è stata – correttamente – ritenuta circostanza irrilevante, in quanto *“era notorio che all’epoca i rimorchi con container carichi di merce parcheggiati nella zona del porto e non direttamente custoditi erano esposti ad elevatissimo rischio di furto ... la situazione di rischio non era ridotta dalla presenza della Guardia di Finanza al varco doganale o da guardie notturne con compiti diversi da quello di vigilare sui veicoli ... soprattutto perchè agganciare un semirimorchio con il timone libero ad una motrice (come hanno fatto i ladri nel caso di specie) era un’operazione del tutto normale che non poteva destare alcun sospetto; e neppure attenua in qualche misura la colpa del XY il fatto che all’epoca non vi fossero parcheggi custoditi, atteso che una tale situazione avrebbe dovuto indurre i vettori ad organizzare direttamente la custodia della merce loro affidata o ad organizzare i trasporti evitando i parcheggi notturni nella zona del porto; pertanto risulta ampiamente provato in causa che il comportamento del XY integra senz’altro la colpa grave”* (App. Genova 20/5/1999). Parimenti, ingiustificato ed irrilevante ai fini dell’esonero da responsabilità vettoriale è stato ritenuto l’affidamento fatto da un vettore *“sui controlli delle Forze dell’Ordine al varco dello spazio doganale, in quanto in realtà detti controlli erano finalizzati a compiti diversi da quelli di prevenzione dei furti”* (Trib. Cagliari 13/4/99).

● Alla luce degli orientamenti giurisprudenziali, di merito e di legittimità, in tema di responsabilità vettoriale sopra evidenziati ne risulta rafforzato e valorizzato, nel suo contenuto e nella sua portata, il principio generale racchiuso nell’art. 1177 cod. civile, per cui *“l’obbligazione di consegnare una cosa determinata include quella di custodirla fino alla consegna”* (la norma opera, infatti, un richiamo espresso all’art. 1687 cod. civ. in tema di trasporto): così statuendo un dovere precipuo del



vettore, indelegabile e di cui egli è tenuto a rispondere (ai sensi dell'art. 1228 cod. civile) quand'anche si avvalga, nell'esecuzione delle proprie obbligazioni, dell'ausilio di terzi.

- Costituisce, infatti, (altro) principio generale puntualizzato dalla dottrina e giurisprudenza in materia quello per cui "la responsabilità del debitore è fondata sull'esigenza che il creditore, esposto, nell'esecuzione dell'obbligazione, alla particolare ingerenza di soggetti a lui estranei, faccia assegnamento sulla responsabilità originaria del debitore" (BIANCA) e per cui la responsabilità ex art. 1228 cod. civ. "presuppone che l'opera svolta dall'ausiliare sia connessa con l'adempimento della prestazione, di guisa che, ove l'attività svolta dal detto ausiliare abbia determinato o concorso a determinare l'inadempimento o l'inesatto adempimento della prestazione, il debitore che si è servito dell'opera dell'ausiliare risponde del fatto di quest'ultimo" (Cass. n. 819/1970; n. 4620/1995).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA



**48 days
to go**



COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Alberta Frondoni
Andrea La Mattina
Pietro Negri
Barbara Pozzolo
Doriano Ricciutelli
Paolo Silvestri

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