

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

ottobre 2015 - N. 4 anno V

Marine

- | | |
|--|----|
| Genova 'la Superba' sets out its credentials as host city for the 2016 conference of the International Union of Marine Insurance
by <i>James Brewer</i> | 3 |
| L'esplosione al porto cinese di Tianjin
di <i>Riccardo Morgante</i> | 6 |
| Digitalisation in Shipping and Logistics
by <i>Dieter Berg and Markus Wähler</i> | 10 |
| Countdown per l'obbligo di pesatura dei container
di <i>Paolo Lovatti</i> | 13 |

Aviation

- | | |
|---|----|
| Attuazione del Libro Bianco dei Trasporti: le priorità nel trasporto aereo dell'Unione europea
di <i>Doriano Ricciutelli</i> | 17 |
| EU Court states air carrier's obligation to compensate passengers in case of unforeseen technical problems
by <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i> | 22 |

Transport

- | | |
|---|----|
| Recent developments on domestic carriage by road in Italy
by <i>Claudio Perrella</i> | 25 |
| Le Sezioni Unite statuiscono la non risarcibilità del danno da perdita della vita
di <i>Isabella Colucci</i> | 29 |



ottobre 2015 - numero 4 p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Dal 13 al 16 settembre si è tenuta a Berlino la 141ª edizione dell'International Union of Marine Insurance (IUMI).

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.

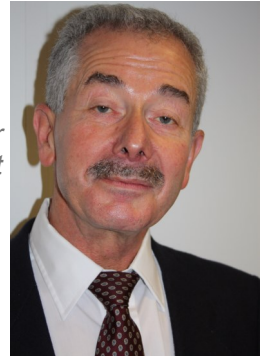
DISCLAIMER

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.



GENOVA 'LA SUPERBA' SETS OUT ITS CREDENTIALS AS HOST CITY FOR THE 2016 CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE

*James Brewer
London-based freelance journalist*



Members of the International Union of Marine Insurance have already begun preparing for their next annual conference, which will be in the Italian port city of Genoa from September 18 to 21 2016. It will be the sixth time since 1946 that the Italian Insurance Association has hosted the IUMI conference, and the second time for the gathering in Genoa.



Cristina Castellini of ANIA – Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici – who will be lead organiser supported by “ad hoc” Organising Committee – invited everyone present at the 2015 Berlin IUMI conference and their underwriting colleagues to help make the Genoa event another resounding success.

Ms Castellini referred to the great maritime history of Genoa: it laid claim in the 11th century to be the Queen of the Seas, and the poet Petrarca, who visited in 1358, had dubbed it *Genova La Superba*, Genoa the Proud One.

She said that Genoa had possessed one of the largest and most powerful navies in the Mediterranean.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



ottobre 2015 - numero 4 p. 4

The leading personalities and splendid architecture of the city had attracted the visit of many great artists including Rubens, Caravaggio and Van Dyck.

Genoa was a European City of Culture in 2004 and among its attractions are the substantial maritime museum, and Europe's largest aquarium. The aquarium has 71 tanks containing more than 15,000 fish and animals of 400 species. Located on the ancient wharf of Ponte Spinola, the aquarium was inaugurated in 1992 during celebrations of the 500th anniversary of the discovery of the New World by Christopher Columbus, who was born in the Republic of Genoa, the son of a weaver, in 1450 or 1451.

Genoa, which has many fascinating buildings dating from the 16th century, is a noisy, colourful Mediterranean port, breathing a cosmopolitan air, said Ms Castellini. There are many reminders of its merchant reputation and sea power from the years it colonised much of the Mediterranean and even part of the Black Sea. Today it is Italy's busiest cargo port and has extensive cruise ship and ferry quays.

Ms Castellini reminded the audience that the last IUMI conference in Genoa faced a stern test as it came just days after the 9/11 terrorist attacks in New York, which had a severe effect on airlines, travel security and the insurance business, leading to a decision by several IUMI member associations to stay at home. Despite that, at the close of the 2001 conference the then president of IUMI, Richard DeSimone, had declared movingly in a video-link statement from the US that the Genoa assembly would be remembered for many things not the least of which was the spirit of co-operation and teamwork demonstrated by all those attending.



The venue for the 142nd IUMI conference will be the waterfront Magazzini del Cotone, the main structure of the Porto Antico Congress Centre.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The 1926-built former cotton warehouses were transformed in 1992 by architect Renzo Piano into a convention facility with a large, divisible auditorium and 13 other rooms, with outdoor space along the Molo Vecchio quay.

A short distance from the Porto Antico is the Palazzi dei Rolli, a Unesco World Heritage area, mansions which in the 16th century were on the roster of guest-houses for visiting dignitaries.

Renzo Piano has said: "Genoa is an industrious city. Our sea is not a postcard image; it is a hardworking sea. Genoa is not a mausoleum; it is alive and has a constructive relationship with its port. Ours is a hidden beauty, shy, self-examining."

Dr Marcus Kremer, chairman of the marine loss prevention committee of the German insurance association GDV, and a member of the Berlin IUMI organising committee, invited Ms Castellini and Mr Alessandro Morelli of Siat SpA Unipol Group to the platform, where his GDV colleague Matthias Kirchner formally handed the conference flag to the Italian representatives.





L'ESPLOSIONE AL PORTO CINESE DI TIANJIN

Riccardo Morgante
Senior Marine Underwriter
Cargo and Yacht
Generali Italia S.p.A.
Danni Imprese - Rischi Trasporti



Come noto alla comunità degli assicuratori e riassicuratori internazionali, il 12 agosto 2015 il porto cinese di Tianjin è stato interessato da una concatenazione di esplosioni e conseguenti incendi devastanti come mai accaduto.

La perdita, attualmente ancora solo stimata, potrebbe costituire uno dei sinistri più complessi nella gestione assicurativa *marine* e *non marine* della recente storia.

Infatti, oltre al tragico bilancio di vite umane purtroppo delineatosi da subito nell'ordine di parecchie decine, non è ancora ben definito l'esatto ambito delle classi di rischio (*marine* e *non marine*) che alla fine verranno chiamate a rispondere in termini di esposizione finale dei relativi risarcimenti per le attività commerciali presenti.

Un altro rilevante impatto è quello che ha interessato le limitrofe aree residenziali e strutture civili collegate (mezzi di trasporto ed infrastrutture) con distruzioni parziali o totali di elevata portata.

E' da supporre che in ogni caso, essendo il porto di Tianjin una delle aree logistiche più estese al mondo al servizio di primarie economie quali USA, Giappone e Corea del Sud, oltre a quella nazionale cinese, l'attività di import/export da/verso questi paesi e la relativa assicurazione "*marine cargo*" potrebbero subire l'esposizione maggiore.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Non di molto inferiore potrebbe anche essere l'esposizione "non marine" per effetto sia dei danni diretti che consequenziali a seguito dell'interruzione di esercizio delle *supply chains* fornite dalle organizzazioni logistiche ed industrie manifatturiere attive nell'area.

● Di non poco conto, ma le verifiche ambientali per le possibili conseguenze sulle persone sono ancora in corso, potrebbe essere anche l'interessamento dell'assicurazione di responsabilità dell'attività di stoccaggio di sostanze chimiche e tossiche presenti in grande quantità, forse anch'esse interessate dall'esplosione, e decontaminazione dall'inquinamento sprigionatosi dai magazzini che le ospitavano.

● Le immagini aeree e satellitari trasmesse per giorni dai media hanno identificato una precisa zona dalla quale si è sprigionata la catastrofe ed il suo progressivo allargamento, ma c'è ancora molto riserbo sulla causa prossima o sostanza o evento che l'hanno determinata.

● Le prime stime sulle perdite complessive (assicurate e non assicurate) segnano una forbice di ipotesi tra 1,5 e 3,3 miliardi di USD. E' probabile che ci vorrà molto tempo per avere anche solo un'indicazione approssimativa dell'aggregato delle perdite assicurate e riassicurate.

● Se è quindi ancora incerto il "conto" finale, è sicuramente certa l'entità dell'esposizione essendo il porto di Tianjin il 4° al mondo per merci presenti (in transito e non) ed il 9° nel traffico di container. Molto rilevante anche la presenza di migliaia di automobili depositate in funzione della *supply chain* di primarie case automobilistiche mondiali.

● Le stime citate - in primis l'analisi di Guy Carpenter -, nell'aleatorietà dei dati attualmente disponibili, indicano le perdite prendendo a riferimento i principali item presenti come appaiono dalla rilevazione satellitare e con l'unica certezza del loro coinvolgimento: container vuoti (stoccati), container pieni, siti industriali e residenziali, magazzini e veicoli. Risultano colpiti, ma con entità meno rilevante, anche interessi "aviation" di alcuni elicotteri.

● Un altro criterio di segmentazione delle perdite effettive, sempre da quanto si rileva dall'alto, si è basato sulla segmentazione e delimitazione chilometrica degli effetti distruttivi dei beni interessati in base alla loro vicinanza o lontananza dal nucleo delle esplosioni. Questo criterio cerca quindi di proiettare le perdite, ancorché per approssimazione, all'effettiva consistenza delle stesse perdite.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Restringendo l'analisi al solo alimento "cargo", ad esempio per i 18.000 containers stoccati che appaiono colpiti, tra vuoti e pieni di merce, si pensa che l'esposizione potrebbe variare da 200 a 500 mln USD. Le automobili interessate (in transito sotto le coperture *marine* o in giacenza sotto le coperture *property*), presenti in 11 distinte aree di sosta attorno alle zone critiche delle esplosioni, potrebbero essere state più di 50.000 con una perdita effettiva che avrebbe interessato circa la metà di esse, per un importo variabile tra i 790 ed i 1.400 mln USD. Probabilmente, come occorso in occasione della Super Storm Sandy negli USA del 2012, si pensa che il settore automobilistico soffrirà le maggiori perdite.

Comunque, solo le dettagliate perizie - tra l'altro di difficile attuazione per problematiche legate al probabile inquinamento ambientale da sostanze tossiche - potranno definire il grado di perdita totale o solo parziale di tutti gli enti interessati. In particolare, la perdita dei containers (vuoti e/o pieni) ed automobili (solo annerite o totalmente bruciate) potrà essere quantificata dopo una lunga e capillare analisi.

Lo stesso dicasi per le strutture fisse, magazzini, edifici, infrastrutture portuali e viarie, per le quali vengono stimate perdite tra i 600 e i 1.200 mln USD e mezzi dell'aviazione generale per 40 mln USD.

Sempre per l'alimento "cargo", un'altra importante valutazione, orientata a segmentare le perdite dei mercati assicurativi e riassicurativi colpiti (nazionale cinese e resto del mondo), si orienterà ad identificare i termini di resa delle importazioni ed esportazioni facilitando poi l'allocazione dei sinistri tra i diversi mercati *marine* e non *marine*.

Appare interessante che alcune compagnie assicurative cinesi stimino di porre a riserva per il loro mercato la cifra di 1 miliardo USD per i sinistri afferenti a tutte le classi di rischio.

E' ancora presto per fissare la perdita finale assicurativa e riassicurativa netta di tutte le franchigie, limiti di massimale e *stop loss* previsti nelle polizze dirette, allocazione dei sinistri in programmi proporzionali o in eccesso delle diverse coperture, ma è presumibile che l'evento possa ragionevolmente rientrare tra i maggiori degli ultimi 20 anni, settore "energy" compreso.



● Durante la recente Conferenza IUMI di Berlino (13-16 settembre 2015), l'evento occorso al porto di Tianjin ha suscitato la necessità di alcune preliminari riflessioni nell'ambito dei lavori dei Comitati.

● In particolare, il Loss Prevention Committee ha affrontato il tema durante la prima giornata di lavori e, in considerazione dei parametri di valutazione imposti ai gruppi assicurativi da Solvency 2 in tema di rischi "cat-nat", non si è escluso che l'evento di Tianjin connesso al flusso crescente di merci in aree portuali sempre più vaste e a quello, ad esempio, di mega-navi portacontainers dovrà necessariamente far valutare in maniera diversa o più ampia le esposizioni cumulative ai porti degli assicuratori *marine* e *non marine* internazionali.

● La stima delle potenziali esposizioni catastrofali per concentrazioni di merci, non solo a bordo delle navi ma anche in transito ai porti, unitamente allo studio della natura e cumulo delle merci stoccate nelle preposte aree logistiche – in specie per *l'automotive industry* - sono fattori che dovranno influenzare gli approcci dei *marine underwriters* nella loro futura attività di sottoscrizione.





DIGITALISATION IN SHIPPING AND LOGISTICS

*Dieter Berg
Head of Business Development Marine, Munich Re*

*Markus Wähler
Consultant Marine, Munich Re*



Digital technologies continue to transform industrial processes all over the world. Shipping and logistics are no exception: the benefits in efficiency, security and energy savings will be far-reaching. But so will the risks.

With the emergence of big data and increasingly interconnected technologies, a second digital revolution is taking shape, with the potential to raise process efficiency to new levels. Shipping and logistics are set to benefit from these developments in many different ways: GPS navigation, real-time weather data feeds as well as smart containers are just some of the technologies redefining the movement of goods.

The International Maritime Organization (IMO) supports the implementation of automated electronic data exchange from ship to ship and ship to shore to increase efficiency, safety and security of maritime navigation and communications.

In future, ships will inform ports of what goods are in which containers on board long before docking, allowing better planning and faster unloading. Containers equipped with sensors and radio-frequency identification (RFID) transponders will be registered and tracked for optimised transport and distribution. Perishable goods, for example, will be monitored and delivered before spoilage. Telematics systems and databases in freight trucks will help reduce waiting times and bottlenecks in ports, for example, by keeping drivers informed of precisely when and where containers will be unloaded.



The internet of things at sea

Ship operation and maintenance are also affected by the technological advances. Based on the concept of the “internet of things”, onboard machinery and equipment can be fitted with sensors and transmitters that report performance and early signs of malfunction via WiFi to the ship’s central computer.

Consistently repairing or replacing faulty systems while in the home port can save time and the substantial cost of flying technicians and parts to a ship’s location in transit. In addition, real-time updates on weather systems, wind and ocean currents will enable captains to read-just navigation for lower energy consumption.

As in aviation, unmanned operation of ships is altogether feasible. Experts foresee deployment of autonomous feeder vessels, for example, to ferry containers along known routes of limited distance in the near future. While it is unlikely that captains and ship’s engineers will become obsolete, given the complexities and many variables involved in operating a large oceangoing ship, electronic systems can carry out or assist with an increasing number of tasks. Crews are expected to continue to shrink in size.

New technologies, new risks

Many of the advantages of digitalisation arise from the interconnection of data and automation of different technologies. At the same time, herein lie the risks. While real-time data on goods in transit will allow a better overview – where a given package or container is at what time, what goods it contains, its condition, has it been tampered with – yet these large volumes of precise data could also be exposed to cyber attacks and accidental data leakage.

Container ships reliant on digital navigation systems could potentially be manipulated to go off course or even run aground. Alongside cyber and property risks, exposures include liability, business interruption and extortion.

Whether caused by criminal intent or by accident, a single system failure can have extremely far-reaching consequences in an interconnected digital environment.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

It will become more important than ever for insurers to dedicate resources to risk management as well as to understand and model accumulation risks.

In addition, active loss prevention focusing on digitalisation in marine insurance will take on a greater role. Shipping and logistics companies, software and hardware manufacturers as well as insurers will need to work together to ensure maximum data security.

Moving targets

Marine liability issues can be expected to become considerably more complex, especially in shipping through different national waters and jurisdictions.

Reliance on technology and software also raises questions – who is responsible for a given failure or accident?

The prospect of unmanned operation further complicates the matter. Here again, the risks are moving targets and the insurance industry must follow the technological developments and legal decisions closely. Knowledge gathered in other lines of business, specifically cyber risks, can and must be applied in the marine sphere.

Munich Re has dedicated teams working on loss prevention in this area, with resources to support primary insurers in developing their products to address digitalisation in shipping and logistics.

The coming years will show how big data and digitalization reshape the marine insurance market. It will take close monitoring and innovative initiative to serve the needs of the shipping and logistics industries and realise new business opportunities.

“I’m convinced - Dieter Berg says - that the entire field of traffic and port logistics as well as just-in-time shipping will change. Goods transport will become much more efficient and better organised. Marine insurers can realise new opportunities with innovative and intelligent solutions.”



COUNTDOWN PER L'OBBLIGO DI PESATURA DEI CONTAINER

*Paolo Lovatti
Executive Consultant Marine Global
Nationale Suisse*



Fra meno di un anno, con effetto 1° luglio 2016, per tutti i trasporti via mare diventerà obbligatoria la dichiarazione formale preventiva del peso dei singoli container. Questa regola è stata adottata dall'IMO - International Maritime Organization - nel corso della 93ª sessione del novembre 2014 e andrà a modificare parzialmente il capitolo VI del Safety of Life at Sea (SOLAS).

Questa Convenzione, adottata da 162 Paesi, copre in pratica il 99% del tonnellaggio mondiale. I riflessi saranno pertanto molto estesi e tali da poter ritenere che, da questa data, tutti i traffici marittimi mondiali sottostaranno a questo obbligo.

L'adozione della regola sulla pesatura dei container, a lungo sollecitata da una parte del mondo marittimo, fa seguito a modelli e regole adottati formalmente per altre tipologie di trasporto. Detta regola è stata predisposta al fine di migliorare la sicurezza delle persone e dei mezzi impiegati ed è essenzialmente focalizzata sul contrasto del fenomeno della scorretta dichiarazione del peso dei container.

Vi è ragione di ritenere che la dichiarazione di pesi inferiori al peso effettivo dei container sia stata la causa concomitante del parziale rovesciamento della ss "Deneb" del 2011 nel porto di Algeiras e dell'affondamento della portacontainer ss "MOL Confort" nell'oceano indiano nel luglio 2013.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In altri casi, a seguito dell'affondamento totale della nave e del carico non è stato possibile avere conferma di questo stato di fatto ma i sospetti si sono concentrati su questa causale.
- Comunque l'avvenimento più significativo e sintomatico è stato il caso della ss "MSC Napoli". Nel gennaio del 2007 mentre la nave si trovava in navigazione dal Belgio al Portogallo, al largo delle coste della Cornovaglia incappava in pesanti condizioni di cattivi tempi.
- Ciò causava danni allo scafo con l'allagamento della sala macchine e la conseguente perdita della nave. Nell'evento, oltre 100 container venivano persi in mare.
- A seguito delle indagini eseguite dalle autorità inglesi per mezzo del Marine Accident Investigation Branch (MAIB), veniva accertato un importante cedimento strutturale della nave e della carena. I fattori concomitanti che hanno causato questo cedimento strutturale sono stati attribuiti alle modalità di caricazione della nave, al peso dei container e alle particolari condizioni meteomarine in essere. Da queste indagini è risultato anche che il 20% dei container caricati aveva un peso in media di tre tonnellate superiore al peso dichiarato al momento dell'imbarco.
- Mentre il rapporto investigativo concludeva che la discrepanza complessiva di pesi di per sé stessa non avrebbe potuto causare i danni strutturali alla nave che avevano portato all'affondamento, questa situazione di sovrappesi la cui distribuzione sulla nave non era controllabile in quanto sconosciuta all'armamento, aveva provveduto a ridurre sostanzialmente il margine di sicurezza fra il momento di flessione verificatosi e quello di progetto.
- Il processo di attuazione della regola non è stato né breve, né semplice in quanto interessi economici contrastanti hanno contribuito a rallentarlo e tuttora vi sono pressioni che stanno cercando di posticipare ulteriormente l'entrata in vigore della norma, ventilando uno scenario di porti destinati a piombare nel caos per l'impossibilità a smaltire i controlli.
- Sulla base di questa nuova regola, sarà richiesta la verifica del peso lordo di ciascun container e ciò dovrà essere documentato con un ragionevole anticipo rispetto all'imbarco previsto.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Le parti coinvolte nella catena del trasporto avranno la necessità di concordare i processi necessari al fine di assicurare che i pesi controllati e notificati siano disponibili per essere utilizzati nella determinazione dei piani di carico da parte della nave.
- Ciò determinerà un certo numero di problemi pratici e operativi, nonché la gestione di eventuali imprevisti che si dovessero verificare nel ciclo completo della caricazione.
- Questo comporterà lo scambio delle informazioni necessarie e obbligatorie, sia a mezzo di documentazione cartacea, sia a mezzo dei canali EDI (Electronic Data Interchange). Ne consegue che ai caricatori non sarà più permesso di stimare il peso dei container previsti per l'imbarco, ma resterà a loro completo carico ogni responsabilità di verificare e fornire il peso corretto.
- Ciò potrà essere effettuato seguendo modalità di pesatura convenute così riassumibili:
 - Metodo 1: pesatura dell'intero container, utilizzando strumentazioni controllate e certificate; oppure
 - Metodo 2: pesatura dei singoli colli e dei relativi imballi e attrezzature di rizzaggio a cui dovrà essere aggiunta la tara del container, utilizzando un metodo certificato approvato dalle competenti autorità.
- La documentazione attestante la verifica del peso complessivo del container da imbarcare potrà far parte delle istruzioni d'imbarco da inviare al vettore marittimo, oppure costituire documentazione separata.
- In entrambi i casi i documenti dovranno chiaramente indicare che il peso lordo risulta essere il "peso lordo verificato".
- La modalità con cui le informazioni saranno documentate e trasferite sarà materia di accordi fra le parti coinvolte nel trasporto, ossia caricatore e armatore.
- Questa situazione, apparentemente semplice, deve comunque essere calata nel contesto del lavoro quotidiano, guardando fra l'altro alle implicazioni riguardanti i costi aggiuntivi che inevitabilmente le parti saranno chiamate a sostenere. Ad esempio, un problema si potrebbe verificare nel momento in cui un container arrivasse al terminal senza la documentazione certa del peso lordo.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● In base alle nuove regole esso non avrà la possibilità di essere caricato sulla nave e resterà a carico del vettore terrestre e del terminalista con i relativi costi. Ne consegue che sarà indispensabile per questi operatori mettere a punto una corretta procedura operativa affinché gli obblighi regolamentari siano soddisfatti e accertabili in qualsiasi momento e, in caso di costi aggiuntivi, risulti chiaro a chi essi debbano essere addebitati. Un altro aspetto pratico sarà quello di capire quanto i porti siano attrezzati con portali di pesatura da utilizzare per il Metodo 1.

● L'European Shipping Council (ESC) ha stimato in 5 miliardi di dollari all'anno il costo mondiale di queste nuove operazioni a carico dell'utente. In caso di danno occorso ad un container imbarcato, a richiesta delle autorità di controllo, il vettore e l'operatore del terminal dovranno essere in grado di fornire chiarimenti riguardo i rispettivi metodi di controllo utilizzati e riguardo l'effettiva pesatura effettuata prima dell'imbarco. I partecipanti alla catena del trasporto container avranno la necessità nei prossimi mesi di definire e modificare le procedure attualmente utilizzate e apportare le necessarie modifiche, affinché l'attuale flusso non venga interrotto a seguito dell'introduzione di queste nuove regole. Le parti avranno la necessità di prendere in considerazione in quale misura questi nuovi obblighi potranno influenzare la loro attività, le relazioni con i clienti e con i vettori, intervenendo se del caso sui relativi contratti di trasporto. Resta il fatto che vettori e terminalisti dovranno risultare in possesso di procedure e documentazioni che siano in grado di attestare la correttezza dell'attività di pesatura effettuata a protezione delle relative responsabilità in caso di incidente o di un potenziale reclamo nei loro confronti.

● I riflessi assicurativi non sono facili da sintetizzare. Come intuibile la regola porterà importanti vantaggi a livello di maggiori sicurezze nel trasporto via mare a beneficio delle coperture di merci e di navi. Per quanto riguarda le responsabilità, la situazione risulta più articolata. Nel momento in cui il venditore metta a disposizione degli incaricati della spedizione o del trasporto la documentazione completa dei beni, comprensiva dei relativi pesi reali, ogni suo successivo obbligo o responsabilità verrà a decadere.

● Ogni responsabilità sarà pertanto trasferita al caricatore che si assumerà le conseguenze di eventuali dichiarazioni inesatte o scorrette, siano esse colpose o fraudolente, con le conseguenze che ne possono derivare sulle sue coperture assicurative specifiche.



ATTUAZIONE DEL LIBRO BIANCO DEI TRASPORTI: LE PRIORITÀ DEL TRASPORTO AEREO NELL'UNIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



In occasione della sessione del 15 luglio 2015 la Commissione per Trasporti e il Turismo (TREN) del Parlamento Europeo ha approvato il rapporto relativo alla "Messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile".

Sulla base di tale decisione, l'Alta istituzione europea, nella riunione plenaria del 9 settembre 2015, ha definitivamente adottato la suddetta iniziativa (relatore Wim van de Camp), votando una risoluzione recante una serie di azioni da intraprendere a livello comunitario per implementare, nel medio termine, quanto previsto nel predetto documento della Commissione europea.

Conviene preliminarmente precisare che il Libro bianco ha introdotto una specifica *road map* operativa per una politica della "mobilità competitiva e sostenibile" e la suddetta Commissione (TREN) ha ritenuto opportuno procedere ad una rivisitazione volta a valutare i progressi - giustappunto - di *mid term* ottenuti e ad individuare le attività che si rendono programmaticamente ancora necessarie per il completamento dell'intera progettualità.

In proposito, il citato organo parlamentare ha organizzato una audizione pubblica il 17 marzo 2015 - con la partecipazione della Commissione europea (Move) e i rappresentanti di associazioni europee del comparto - e ha acquisito il dettagliato parere del Comitato Economico e Sociale Europeo (EESC) compendiato nella Bozza di parere "*Roadmap to a single European transport area - progress and challenges*" del 23 aprile 2015.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Orbene, trasferendo la nostra attenzione al trasporto aereo osserviamo agevolmente che numerose questioni attendono *in agenda* di essere adeguatamente affrontate. Innanzitutto nel novero delle priorità segnalate dal Parlamento Europeo spicca l'urgenza di velocizzare la realizzazione del Cielo Unico Europeo e l'adozione del sistema di gestione del traffico aereo (SESAR).

Quanto allo stato di avanzamento del *dossier* sulla proposta della Commissione di un regolamento per l'implementazione del Single European Sky II (recast), può oggettivamente riconoscersi un solido consolidamento normativo nell'ambito delle determinazioni del Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2014 che ha adottato un "Orientamento generale" da considerarsi una sicura base per intraprendere nel breve termine proficui dialoghi interistituzionali.

Nondimeno assume, poi, una certa preminenza nella prospettiva della futura attuazione del Libro bianco la riforma del regolamento (CE) 868/2004, relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi da parte di paesi terzi.

Già da tempo, a salvaguardia della concorrenza leale nelle relazioni esterne dell'UE nel campo dell'aviazione, era intervenuta la Commissione europea che con la Comunicazione COM(2012)556 aveva percepito la esigenza di sostituire il suindicato regolamento, ritenuto inutilizzabile ed inadeguato, con uno strumento più efficace e dotato di misure appropriate per lo specifico settore del trasporto aereo.

Pertanto, il Parlamento stesso, nella proposta di risoluzione del 7 luglio 2015 sul programma di lavoro della Commissione per il 2016, sottolinea che il pacchetto aereo su una strategia per la competitività e la revisione dell'anzidetto regolamento costituiscono, *inter alia*, un imperativo fondamentale.

Su questo terreno la Commissione (TREN) ha riconosciuto anche l'estrema rilevanza nonché l'attualità del dialogo con gli Stati del Golfo, mirato al rafforzamento della trasparenza finanziaria, nel contempo richiamando *ad hoc* i contenuti della risoluzione del 2 luglio 2013 sulla politica estera dell'UE e i rapporti con i principali *partner* in materia di aviazione (2012/2299(INI)).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui, come mero spunto di riflessione, basti dire che nel corso della 25^a assemblea annuale dell'ACI (Airports Council International) del 24-26 giugno 2015, l'interesse per le imprese europee dell'UE - Aviation è stato appuntato sulla necessità di intrattenere rapporti con i paesi di detta area geografica in aperta espansione, al fine di addivenire ad una convergenza normativa su questioni chiave, tra cui la concorrenza leale e il buon andamento di un mercato del trasporto aereo liberalizzato.

In un quadro generale fortemente caratterizzato dalle esigenze "climatiche ed energetiche" e da obiettivi precisi di riduzione dell'inquinamento atmosferico, l'*input* parlamentare di cui trattasi viene, altresì, proteso a perfezionare i negoziati europei in seno all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) sulla realizzazione di un "meccanismo globale, fondato sul mercato, che intervenga sulle emissioni dell'aviazione internazionale".

A ben vedere, non sorprenderà l'auspicio testé formulato, tenuto conto che le argomentazioni addotte nel documento rientrano appieno nel merito del regolamento 421/2014/UE, decisamente orientato a sostenere la risoluzione, adottata il 4 ottobre 2013 dall'ICAO nel corso della 38^a Assemblea, contenente i termini della *policy* permanente delle pratiche dell'organizzazione stessa in tema di protezione ambientale.

Nella sostanza il predetto regolamento reca la modifica, tramite peculiari deroghe (ex art 28), della direttiva 2003/87/CE istitutiva di un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, in vista dell'attuazione, entro il 2020, proprio di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato da applicarsi alle emissioni del trasporto aereo internazionale.

Sulla scorta dei risultati sinora ottenuti per l'ultimazione dei lavori sulla riforma del regolamento (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri - considerata evidentemente azione prioritaria e urgente in ordine alla finalizzazione del Libro bianco - viene inoltre sollecitato il Consiglio affinché adotti la propria posizione sul relativo atto legislativo, sintetizzato nella "relazione" del Parlamento del 22 gennaio 2014.

Come già segnalato nella rivista (MAT review, gennaio 2014), il dibattito parlamentare sulla tematica *de qua* ha sempre appalesato non poche difficoltà in sede approvativa, in ragione della complessità dell'impianto



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● normativo che introduce autentiche novità incidenti sui fondamentali interessi dei passeggeri, sulle responsabilità dei vettori e sulle regole applicabili nelle differenti situazioni giuridiche meritevoli di tutela nel campo del trasporto aereo.

● In verità, nel corso della discussione del Consiglio dell'11 e 12 giugno 2015 sulla relazione concernente lo stato dei lavori (Doc. 8693/15 del 19 maggio 2015), si sono evidenziati palesi segni di progresso nell'attuale versione dell'articolato, incluso un accordo relativo alla definizione semplificata di "cancellazione" e il relativo chiarimento interpretativo, nonché un compromesso ministeriale su questioni attinenti ai "bagagli a mano" e al concetto di "circostanze" tecniche eccezionali.

● Peraltro, non può sottacersi difatti che risultano ancora comunque aperte al confronto interministeriale talune problematiche - in vista di un orientamento generale per i negoziati con il parlamento Europeo - segnatamente le "soglie di accesso ai risarcimenti" in favore dei passeggeri - *i.e.* se o meno i ritardi e le cancellazioni dei voli debbano essere trattate in egual maniera - e il "risarcimento in caso di perdita della coincidenza", se o meno questa fattispecie debba essere inclusa nel testo, atteso che potrebbe dar luogo alla previsione di tariffe più elevate e a tempi di trasferimento più lunghi.

● In merito agli aspetti afferenti alla sicurezza dell'aviazione civile, il Parlamento Europeo ha sollecitato la Commissione ad avviare una valutazione delle eventuali misure necessarie per evitare una tragedia aerea simile a quella che ha visto coinvolto il volo Germanwings 9525, avvenuta nel marzo 2015, di cui si è trattato nel precedente numero di questa rivista (vedi MAT Review, luglio 2015, n. 3, pag. 27).

● Al riguardo, la European Aviation Safety Agency (EASA) il 17 luglio 2015 ha pubblicato la relazione della Task Force sugli esiti investigativi riguardanti il predetto incidente (Commissione IP/15/5392), contenente sei specifiche raccomandazioni volte principalmente alla implementazione delle azioni di *security* e di *safety* ritenute, allo stato, maggiormente efficaci in termini di prevenzione.

● *Last but not least* va ricordato che il progetto di cui si discute sulla "Messa in atto" del Libro bianco evidenzia l'utilità di sostenere la ricerca e lo sviluppo nell'ambito aeronautico attraverso i programmi Orizzonte 2020 e Clean Sky, in quanto capaci di promuovere efficacemente la tabella di marcia tecnologica per la realizzazione di velivoli più puliti, sicuri e silenziosi.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Nell'ottica dei summenzionati, collegati programmi comunitari è utile annotare che il 30 luglio 2015 è scaduto il termine per la presentazione delle proposte per il bando "Clean Sky 2, ovvero sia un partenariato pubblico-privato concepito allo scopo di pervenire ad un significativo cambio di passo rispetto all'"impatto ambientale del trasporto aereo".

In effetti, detta iniziativa costituisce la più ambiziosa progettualità mai lanciata sulla ricerca aeronautica in Europa e che punta ad aumentare in maniera esponenziale le prestazioni avioniche, riducendo i tempi di commercializzazione di nuove soluzioni "testate su dimostratori in scala reale" ⁽¹⁾.

In un siffatto contesto viene suggerita la rapida adozione di un pacchetto completo per l'aviazione che possa comprendere un quadro normativo sui droni ⁽²⁾ per uso civile atto a garantire la sicurezza e i diritti fondamentali, favorendo il potenziale economico che tali mezzi ad elevato profilo tecnologico possono offrire alle imprese europee, "in particolare alle PMI e alle start-up".

Nello specifico, rivestono dunque un ruolo di assoluta importanza *in subjecta materia*, la ricerca e l'innovazione, capisaldi saldamente collocati al centro della "Strategia Europa 2020" per una crescita "intelligente, sostenibile e inclusiva" e, con riferimento ai citati programmi comunitari, i finanziamenti si concentreranno segnatamente sui trasporti ecologici e integrati.

In conclusione riteniamo utile seguire l'*iter* dei lavori attraverso cui la Commissione procederà nella revisione intermedia del Libro bianco e nelle future iniziative nell'ambito dei trasporti, tenendo conto delle proposte contenute nella risoluzione parlamentare, monitorando nel contempo i progressi ottenuti verso il raggiungimento degli obiettivi fissati nel documento stesso e riferendo, con cadenza quinquennale, sulla relativa attuazione.

(1)Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, da "Programmi comunitari", nota del 15/5/2015.

(2)Vedi MAT Review, gennaio 2015, pag. 28; vedi regolamento ENAC sui "Mezzi aerei a pilotaggio remoto" del 16 luglio 2015.



EU COURT STATES AIR CARRIER'S OBLIGATION TO COMPENSATE PASSENGERS IN CASE OF UNFORESEEN TECHNICAL PROBLEMS

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

*Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna*



On 17th September 2015 the Court of Justice of the European Union (CJEU) delivered its long-awaited decision in the case between Corina van der Lans and KLM. In this preliminary ruling, the CJEU clarifies the interpretation of the “*extraordinary circumstances*” stipulated in Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or a long delay to flights.

Factual background

Ms Corina van der Lans arrived in Amsterdam on a KLM flight from Quito which had been subject to a 29 hour delay. KLM explained to the passenger that the delay was the result of an engine failure, more specifically due to a combination of defects: both the engine fuel pump and the hydro mechanical unit were damaged.

Following this, Ms. Van der Lans brought action before the Dutch courts and sought compensation pursuant to Regulation (EC) No 261/2004. The Rechtbank Amsterdam (District Court, Amsterdam) decided to refer a series of questions to the Court of Justice for a preliminary ruling. Essentially it was asking the Court of Justice to clarify as per the meaning of Article 5(3) of Regulation 261/2004, whether an unexpected technical problem, which is not the result of defective maintenance and was not detected during regular tests, can constitute an “*extraordinary circumstance*”.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● CJEU reasoning

● According to Regulation 261/2004, if the air carrier can prove that a flight cancellation has been caused by an extraordinary circumstance which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken, then the carrier is not liable to pay compensation. The question under discussion in this particular case is whether a technical problem which occurred unexpectedly, which is not attributable to defective maintenance and which was not detected during regular tests, can constitute “*extraordinary circumstances*”.

● Firstly, the Court found that a pre-existing malfunction of certain components of an aircraft can constitute an unexpected event. Furthermore, CJEU pointed out that during normal activity, aircrafts are used to operating in difficult conditions, during which they can come up against several technical issues. Therefore, an unexpected technical problem is part of routine activity for an air carrier.

● Secondly, the Court considered that in the case of this kind of technical defect inherent to the normal exercise of an air carrier’s activity, the problem could be prevented or remedied by carrying out necessary repairs, which constitutes obligations for the air carrier. Therefore the interpretation of “*extraordinary circumstances*” does not include this kind of technical problem. As far as the CJEU is concerned, the air carrier is obliged to compensate the passengers and may not refer to the cause as an “*extraordinary circumstance*”.

● Having said that, the Court also points out that the discharge of obligations pursuant to EU law does not prejudice the air carriers’ rights to seek compensation to the manufacturers of certain defective components.

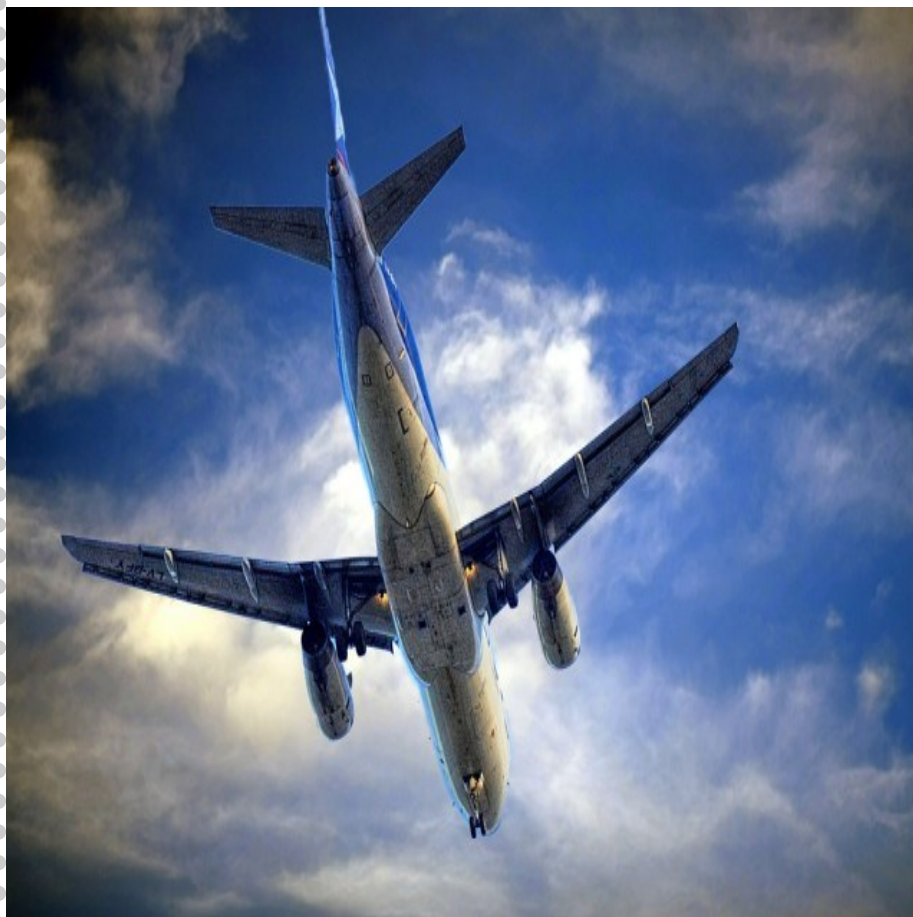
● Although in this particular case the CJEU stated that a technical problem does not fall within the meaning of “*extraordinary circumstances*” of the provision, we should draw attention to the fact that in the CJEU’s opinion some technical problems can constitute “*extraordinary circumstances*” according to the meaning of Article 5(3) of Regulation 261/2004 when they relate to an event which is not inherent to the normal exercise of the activity of the air carrier concerned and is beyond the actual control of that carrier on account of its nature or origin.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Such technical problems may arise from a hidden manufacturing defect revealed by the manufacturer and impinge on flight safety or damage caused by sabotage or terrorism (see CJEU judgment C-549/07 Wallentin-Hermann v Alitalia).

The said ruling follows on from several previous decisions of the CJEU in favour of passenger rights and will further protect passengers in clarifying a new area in passenger compensation. Nevertheless, in this case the Court offers the possibility to the air carrier to distinguish between actions which are inherent to the normal exercise of its activities and those which are beyond its control.





RECENT DEVELOPMENTS ON DOMESTIC CARRIAGE BY ROAD IN ITALY

*Claudio Perrella
Partner LS Lexjus Sinacta, Bologna*



The 2014 Stability Law no. 190 introduced several changes to the road haulage sector in Italy.

The move aims to reduce fragmentation in the sector and dissuade the indiscriminate use of sub-carriers. The new law establishes that the carrier can contract a sub-carrier only upon prior agreement with the sender/principal.

In the absence of such an agreement, contracting to another carrier amounts to a breach of contract entitling the sender/principal to terminate the contract.

It is not entirely clear (and the initial phase of the application of the law has proven this) how parties can agree upon the out-sourcing (either when stipulating the contract or in the course of its execution); such uncertainty is regrettable especially considering the serious consequences which can arise from a breach.

In fact, in the event of unauthorized outsourcing, the sender/principal may terminate the contract regardless of the fact that the sub-carriage has caused damage or delay: the lack of consent to sub-carriage is itself cause for termination.

The practical significance of the provision and the impact on existing contracts must be assessed case by case: it is likely that termination will be declared only in long term contracts, and it is likewise probable that



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- the sender/principal will declare termination in the event of breach if he wants to be freed from a contract which has become burdensome or expensive in order to negotiate new terms.
- The open question is what happens when a sub-carrier to whom the contracting carrier has turned without authorization causes damage in the performance of the carriage, especially in the event that no gross negligence occurs.
- Cargo interests may surmise gross negligence, emphasizing the fact that entrusting a third party without consent from the sender/ principal is in itself a serious breach, to the extent that it would justify the automatic and immediate termination of the contract.
- However, the argument lends itself to the objection that if the actual carrier is not found to have acted with gross negligence and is therefore entitled to invoke limitation, the contracting carrier would be barred from seeking limitation due to a violation of the contract which has no causal link with the event.
- Another very significant development is the absolute prohibition imposed on the sub-carrier to use other sub-carriers.
- The measure was introduced in order to avoid the phenomenon of the (often very long) chain of hauliers involved in the same service.
- Pursuant to the new law, the sub-carrier cannot in turn entrust another carrier to provide transport services. If the ban is violated, the contract with the sub-sub carrier is null and void.
- The sub carrier who disregards the prohibition is thus sanctioned in the most severe way: the contract between the first sub-carrier and the second sub-carrier is null and void (not simply subject to termination) through a mechanism which totally deters recourse to sub-sub-carriage, as the sub-carrier is subject to the payment in full of the freight charges (therefore, he is exposed to the risks arising from the nullity with no financial benefit whatsoever).
- The use of one or more sub-carriers is however permitted for firms engaged in the transport of consolidated shipments, each weighing less than 50 quintals, with services involving breaking bulk (meaning that goods are discharged and then divided and transferred from one mode of transport to another).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The provision is aimed at moralizing a sector often characterized by very long and often dubious chains of sub-carriers.
- However, it often proves difficult to establish the identity of the various carriers involved in the chain.
- Furthermore, the second sub-carrier may genuinely overlook the fact that there is a supply chain involved and he is entrusted with the carriage from the first sub-carrier who may have obvious interests in concealing the circumstances. The sanction of the nullity of the contract here again poses relevant issues in terms of gross negligence of the carriers involved.
- One should consider an event causing damage in a context where the actual carrier is entitled to seek the application of the limitation (gross negligence being excluded), which however takes place performing a contract null and void by application of law.
- The sanction of gross negligence barring limitation would seem in fact automatic for the first sub-carrier, who has sub-contracted in breach of law. The issue is less clear-cut with the second sub-carrier, who could be equally at risk of gross negligence for failing to make sure that the performance of the contract does not breach the law.
- It is very likely that the application of the provision will often prove complex and give rise to questionable outcomes.
- As regards the position of the carrier who is authorized to use a sub-carrier, who in turn violates the law by contracting out to a third carrier, it seems reasonable to evaluate on a case by case basis, without overlooking the fact that the first contracting carrier is liable (under article 1228 of the Civil Code) for the conduct of his servant⁽¹⁾.
- Furthermore, the provision establishing that the contract stipulated in breach of law is null and void has the effect of making a claim based on such a contract as a claim in tort (lacking a valid contractual relationship).
- The non-contractual nature of the claim could result in a reversal of the burden of proof (the special '*ex recepto*' liability regime of the carrier being unavailable), but would at the same time imply the automatic inapplicability of the limitation of €1/kg. as per article 1696 of the Civil Code, such a limitation being provided only for contracts of transport.

(1) Cassazione n. 3354/09 *MW Trade Italia c. Stam.*

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



ottobre 2015 - numero 4 p. 28

Finally, the invalidity of the contract of sub-carriage may have (and is likely to have) relevant implications as regards the insurance coverage of the carrier's liability or the goods in transit.

These in fact often contain boilerplate clauses excluding coverage in cases where the carriage is performed in breach of law, or where the insured acts with gross negligence, and it is likely that violation of the new law will undermine the operation of the insurance coverage.

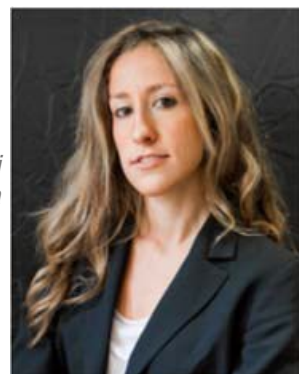
Besides, the insurance market is considering amendments to the existing policies in order to reflect the new provisions and the impact on coverage.





L E SEZIONI UNITE STATUISCONO LA NON RISCARCIBILITÀ DEL DANNO DA PERDITA DELLA VITA (CASSAZIONE CIVILE SS.UU., SENTENZA N. 15350 DEL 22 LUGLIO 2015)

Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna



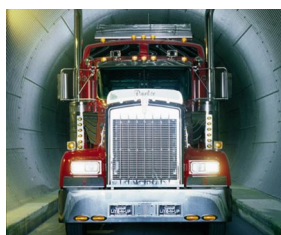
Una recentissima sentenza della Cassazione Civile a Sezioni Unite, chiamata a dirimere il contrasto giurisprudenziale in seno alla stessa Corte, ha statuito un principio destinato ad avere in futuro notevoli ripercussioni sulle richieste di risarcimento del danno tanatologico.

Il caso

Con atto di citazione dell'11 aprile 2002, i congiunti del Sig. Antonio Massaro hanno convenuto in giudizio, davanti al Tribunale di Cuneo, il Sig. Luciano D'Urso e Unipol Assicurazioni S.p.A. chiedendone la condanna al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dalla morte del familiare, avvenuta a seguito della collisione frontale tra l'auto condotta dallo stesso Massaro e quella condotta dal convenuto D'Urso.

Si costituiva quindi in giudizio Unipol Assicurazioni S.p.A., contestando la ricostruzione fattuale operata dagli attori, nonché l'entità del risarcimento richiesto, sia con riferimento al danno biologico *iure hereditatis* che al danno esistenziale familiare e, da ultimo, al danno morale.

Sia in primo che in secondo grado i Giudici hanno rilevato e dichiarato la concorrente responsabilità dei conducenti, rigettando la richiesta di risarcimento dei danni patrimoniali futuri e del danno biologico *iure hereditatis*.



- In particolare, la Corte d'Appello ha rigettato la domanda di risarcimento del danno biologico *iure hereditatis*, in conformità con l'orientamento giurisprudenziale prevalente secondo cui gli eredi possono chiedere solo il riconoscimento, *pro quota*, dei diritti entrati nel patrimonio del *de cuius*, e quindi, nel caso di morte che si verifica immediatamente o a breve distanza di tempo dalla lesione, possono ottenere solo il risarcimento del danno per lesione del diritto alla salute della vittima, ove sussistente, ma non quello per la lesione del diverso bene giuridico della vita che, per il definitivo e contestuale venir meno del soggetto, non entra nel suo patrimonio.
- Gli appellanti principali proponevano quindi ricorso per cassazione avverso la sentenza di secondo grado.

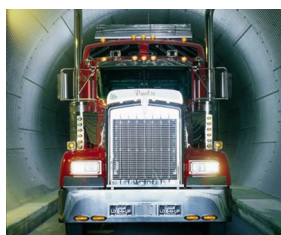
● La decisione delle Sezioni Unite

- Tra le varie questioni trattate nella sentenza in commento, su espressa richiesta dei giudici di legittimità della terza sezione civile, le Sezioni Unite sono state investite del compito di dirimere il contrasto esistente circa l'ammissibilità o meno della risarcibilità del danno da perdita della vita in favore degli eredi della vittima di un atto illecito, deceduta nell'immediatezza dell'evento dannoso o subito dopo aver subito lesioni riconducibili a tale evento.

● Al riguardo la Suprema Corte, accogliendo l'orientamento giurisprudenziale prevalente e più risalente, ha confermato che, nel caso di morte immediata o che segua entro brevissimo lasso di tempo alle lesioni, non possa essere invocato un diritto al risarcimento del danno *iure hereditatis*, non ritenendo convincenti le ragioni esposte dai ricorrenti e confutando così le argomentazioni sviluppate dalla stessa Cassazione nella sentenza n. 1361 del 2014, che per prima ha riconosciuto il diritto al risarcimento del "danno alla vita".

- Plurime le motivazioni addotte dalle Sezioni Unite a sostegno della propria decisione.

● In primo luogo la Corte ha rilevato la sussistenza di un problema di titolarità del diritto. Il danno da morte, infatti, non lede il bene giuridico "salute" bensì il diverso bene "vita" il quale è "fruibile solo in natura da parte del titolare e insuscettibile di essere reintegrato per equivalente".



Pertanto, essendo netta la distinzione fra i due beni tutelati, rispettivamente, dagli artt. 32 e 2 Cost., in caso di morte immediata di un soggetto, il diritto al risarcimento del danno tanatologico risulta privo di legittimo titolare, poiché, nel momento in cui si concretizza il pregiudizio, l'unico soggetto potenzialmente legittimato viene a mancare.

Non ha convinto la Suprema Corte nemmeno l'obiezione mossa in merito al fatto che la negazione di un credito risarcitorio della vittima, trasmissibile agli eredi, per la perdita della vita, sia contrastante con la "coscienza sociale" la quale risentirebbe del fatto che la lesione del diritto primario alla vita sia priva di conseguenze risarcitorie sul piano civilistico.

A parere delle Sezioni Unite, infatti, *i)* il criterio della coscienza sociale, sebbene possa assumere rilevanza sul piano assiologico e, dunque, incidere sulle modificazioni normative, non può certamente costituire un parametro valevole a guidare l'attività dell'interprete del diritto positivo; *ii)* la morte di un soggetto rimasto vittima di un illecito civile determina una perdita, di tipo patrimoniale e non patrimoniale, a carico dei congiunti che devono, pertanto, di tale perdita essere risarciti. Non risulta invece comprensibile alla Corte la ragioni per cui la coscienza sociale sarebbe pienamente soddisfatta solo qualora tale risarcimento, oltre che ai congiunti della vittima dell'illecito, per le perdite subite *iure proprio*, fosse riconosciuto anche agli eredi di quest'ultima e, quindi, in ultima analisi allo Stato (articolo 586 c.c.), con il conseguente effetto di far conseguire una maggior somma di denaro ai congiunti.

La decisione in commento ha altresì cassato l'ulteriore rilievo svolto dai ricorrenti circa la presunta contraddizione di un sistema che concede onerosi risarcimenti in caso di lesioni gravissime, negandoli, invece, del tutto laddove venga in rilievo l'illecita privazione della vita. Nella prospettiva delle Sezioni Unite, infatti, si tratterebbe di un'argomentazione puramente suggestiva e retorica, essendo "indimostrato che la sola esclusione del credito risarcitorio trasmissibile agli eredi, comporti necessariamente una liquidazione dei danni spettanti ai congiunti di entità inferiore"; tanto più che il principio "dell'integrale risarcibilità di tutti i danni non ha copertura costituzionale ed è quindi compatibile con l'esclusione del credito risarcitorio conseguente alla stessa struttura della responsabilità civile".



- Da ultimo le Sezioni Unite, diversamente da come prospettato nella già citata sentenza n. 1361 del 2014, hanno escluso che possa procedersi alla risarcibilità del danno tanatologico inteso come danno evento, posto che l'intero sistema della responsabilità civile si caratterizza per la riparazione dei soli danni conseguenza di una condotta civilmente illecita e non potendo questo principio subire eccezioni di sorta.
- Ove si derogasse a tale principio generale, infatti, l'eccezione sarebbe di tale portata da porre in crisi l'intero sistema risarcitorio civile (basato sulla necessità di accertare e collegare una perdita ad uno specifico soggetto).
- Inoltre, l'anticipazione del momento della nascita del credito risarcitorio al momento della lesione annullerebbe la distinzione tra il bene salute e il bene vita, i quali, come già ampiamente rilevato, devono, per diversità della loro natura, necessariamente essere tenuti distinti.
- **Conclusioni**
- La sentenza in commento, quindi, definendo un contrasto apertosi negli ultimi anni, consacra uno dei principi cardine del sistema risarcitorio civile, statuendo come il danno sia una conseguenza della lesione del bene giuridico tutelato e non della lesione stessa.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA



Federazione del mare
www.federazionedelmare.it

- [Versione integrale](#)
- [Sintesi](#)



Insurance services evolution & Crisis management 2015
Milano, 26 novembre 2015, ore 14.30
Palazzo della Permanente, via Filippo Turati 34
Per info: eventi@gruppolercari.com



L'Italia dei droni. Sviluppo e prospettive della tecnologia
e del mercato degli APR in Italia
Roma, 2 dicembre 2015
Auditorium della Link Campus University - via Bolzano 38
Per info ed iscrizione: segreteria@romadrone.it



COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Dieter Berg
James Brewer
Isabella Colucci
Paolo Lovatti
Riccardo Morgante
Doriano Ricciutelli
Markus Wähler

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