MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

SOMMARIO

ottobre 2018 - N. 4 anno VIII

Marine & Transport

Subsea Cable Damage Claims – a Legal Perspective
by Nicholas Kazaz 3

Friendly Floates & Lost Containers
di *Paolo Lovatti* 5

Una zona a basse emissioni navali nel mediterraneo per ridurre il rischio sul nostro futuro
di *Anna Gerometta* 16

Aviation

La disciplina nazionale sui dati PNR nel trasporto aereo
di *Doriano Ricciutelli* 24

Un passo verso la certezza del diritto in materia di ground handling
di *Andrea Facco* 31

Rischio Paese

Con la scadenza del 4 novembre aumenta la confusione sulle sanzioni in vigore contro l'Iran
di *Paolo Quercia* 45

Non solo MAT

Copertura assicurativa obbligatoria anche per il veicolo fermo su terreno privato
di *Marialisa Taglienti* 48

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

L'International Union of Marine Insurance ha tenuto la conferenza annuale a Cape Town dal 16 al 19 settembre 2018.

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

The idea is to supply and update our associates with the latest legislative juridical developments at a national and European level. Our aim is to present the information in a way that is easy to access and use. We believe that this newsletter will fill an important gap due to the fact that most journals and legal reviews are often complex and it takes a lot of time to find the information required by insurance staff.

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

SUBSEA CABLE DAMAGE CLAIMS A LEGAL PERSPECTIVE

Nicholas Kazaz
Associate at HFW,
IUMI Professional Partner

In IUMI's March 2018 edition, Mike McLachlan of LOC considered the technical and practical implications of subsea cable damage claims. This article considers the legal implications of such claims.

Recent years have seen an increasing number of claims for cable breaks, which often involve complex issues of law and practice, as well as conflicts of law.

The increase is unsurprising with over 400 subsea telecoms cables and 30 subsea interconnector power cables in service, and an increasing number of such cables connecting offshore wind turbines to shore.

The claims most often arise from damage caused by vessels' anchors and fishing gear.

The quantum of cable damage claims is invariably high, with for example damage repairs for power cables costing anywhere between £6m to £10m, in addition to substantial claims for consequential losses.

Furthermore, it is reported that subsea cable failures account for 77 per cent of the total global cost of offshore windfarm losses.

Following a cable break, the first step is to gather evidence forensically, including video footage from Remotely Operated Vehicles (ROVs), data from real-time signal monitoring ashore, and vessel tracking data (Automatic Identification System (AIS) and Vessel Monitoring System (VMS) data).

The next step is then to consider where, as a cable operator, to bring that claim. Claims for damages to subsea cables are usually heard by the Admiralty Court.

Whether the Court will have jurisdiction will depend on multiple considerations relating to matters of private international law.

If the Court does have jurisdiction (or jurisdiction is founded there) it is important to consider tonnage limitation which entitles shipowners and other interested individuals to limit their liability to a fixed amount calculated on the vessel's gross tonnage, which will apply unless the cable operator overcomes the very high threshold for breaking limits.

Cable operators will be entitled to arrest the guilty vessel to secure their claim, until a limitation fund has been constituted. In practice, the vessel's P&I insurers will often put up a letter of undertaking to avoid arrest.

To establish liability, a cable operator must prove that the shipowner was negligent, and the following elements must also be present:

1) the cable was damaged by mechanical means;
2) the vessel had actual or constructive notice of the position of the cable (e.g. from charts);
3) the vessel was at the cable fault location at the approximate time of the fault;
4) the vessel was engaged in an activity capable of causing the damage; and
5) no other vessel was in the same area at the approximate time of the fault.

Those who deliberately or negligently damage cables may also face criminal prosecution, but such prosecutions are understood to be a rare occurrence.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

FRIENDLY FLOATES & LOST CONTAINERS

Paolo Lovatti
Global Marine Consultant

L'espressione friendly floatees sarà probabilmente sconosciuta a molti. Più nota è l'immagine delle paparelle pensate per allietare il bagno dei bambini. Perché questo richiamo? La spunto è utile a introdurre l'avvenimento marittimo che nel 1992 ha coinvolto la ss "Ever Laurel" in navigazione da Hong Kong verso Tacoma, nello stato di Washington. Tre dei container nei quali erano state stivate 7.200 confezioni contenenti questi animaletti, una paperella gialla, un castoro rosso, una tartaruga azzurra e una ranocchia verde per un totale di 28.800 giocattoli di plastica, non sono mai arrivati alla destinazione prevista perché il 10 gennaio 1992, a causa di una tempesta, la nave perdeva parte dei container caricati a bordo: quelli contenenti i friendly floatees erano fra quelli persi in mare.

Le coordinate della posizione esatta in cui avvenne la perdita sono N 44° 42', E 178° 06': a più di 900 chilometri a sud dell'Isola di Attu, il punto più occidentale degli Stati Uniti, formalmente parte dell'Alaska, e a più di 1.600 chilometri a est dell'isola di Hokkaido, in Giappone.

Per ragioni ignote ma facilmente ipotizzabili, i container si aprirono e a seguito di ciò le confezioni di giocattoli che essi contenevano uscirono e cominciarono a galleggiare.

Ogni confezione era costituita da cartoni e sacchetti di plastica in base agli usuali standard di trasporto di questa tipologia di merci in container; in base a una semplice ricostruzione, dopo un poco di tempo in mare, il cartone si sciolse, liberando i singoli animaletti. I primi furono ritrovati sulle spiagge dell'Alaska qualche mese dopo, a volte isolati, a volte in gruppi numerosi: l'acqua salata e la luce del sole li avevano nel frattempo in parte rovinati e scolorati, ma le paperelle si dimostrarono quelle più resistenti. I giornali locali cominciarono a scrivere dei ritrovamenti dei giocattoli a partire dal 14 luglio 1993, a sei mesi di distanza dall'avvenimento, quando l'insegnante di liceo Eben Punderson pubblicò un annuncio in cui chiedeva di essere contattato da chiunque avesse trovato degli animali di plastica sulle spiagge.

Eben Punderson conosceva una storia simile, che riguardava scarpe della Nike ed era interessato a scoprire eventuali analogie. Nel maggio 1990 80mila scarpe da ginnastica finirono in mare a sud dell'Alaska e nel giro di sei mesi cominciarono ad essere ritrovate sempre sulle coste pacifiche del Canada e degli Stati Uniti. Sull'accaduto avevano iniziato a lavorare l'oceanografo Curtis Ebbesmeyer e il suo collega James Ingraham, che con alcuni software, in base alle coordinate dei ritrovamenti di scarpe lungo le coste del Pacifico, erano riusciti a ricostruire il viaggio involontario delle scarpe Nike. Eben Punderson contattò la The First Years, il cui logo era impresso sulle paperelle che aveva ritrovato in spiaggia ottenendo la conferma che i container che trasportavano i giocattoli erano effettivamente finiti in mare.

Dopo essere venuto a sapere della storia dei friendly floatees, Ebbesmeyer cercò di ricostruire anche il loro percorso nell'oceano e di calcolare dove potessero essere quelli mancanti.
Per farlo però Ebbesmeyer aveva bisogno di conoscere le coordinate della nave nel momento in cui il container dei friendly floatees era caduto in mare. Con le Nike non ci era riuscito perché l'armatore della ss "Hansa Carrier" che li trasportava, inizialmente aveva temuto azioni di responsabilità, ma con le paperelle fu più fortunato: dopo un anno di ricerche riuscì a parlare con il capitano della Ever Laurel, che gli fece leggere il diario di bordo in cui erano registrate le coordinate dell'incidente.

Così Ebbesmeyer e Ingraham riuscirono a capire che probabilmente parte dei friendly floatees erano finiti nel grande ammasso di spazzatura galleggiante che si trova nel Pacifico, di cui tanto oggi si parla in relazione al progetto di un gigantesco braccio galleggiante che dovrebbe essere in grado di raccogliere dal mare fino a 68 tonnellate di plastica. È la scommessa da 20 milioni di dollari della Ocean Cleanup, organizzazione no-profit olandese che lo scorso 8 settembre ha lanciato negli Stati Uniti il suo ambizioso progetto di pulizia dell'oceano.

Studiando la reazione dei friendly floatees alle basse temperature, Ebbesmeyer ipotizzò anche che alcune di loro avrebbero potuto arrivare dal Pacifico settentrionale all'Atlantico passando per l'oceano Artico. La conferma giunse a un anno di distanza nel 2003, con il ritrovamento di una paperella della The First Years su una spiaggia del Maine sulla costa orientale degli Stati Uniti.

La caduta accidentale delle merci dalla nave a seguito di un evento di mare è sempre stato uno degli avvenimenti tipici del trasporto in mare e come tale storicamente gli assicuratori hanno offerto la copertura di questo rischio. Sino all'avvento dei container la possibilità di asporto a seguito dell'azione del mare si limitava al limitato numero di colli che veniva caricato sopra coperta. Oggi con navi portacontainer di dimensioni sempre più importanti che prevedono un elevato numero di container fuori dalle stive, il rischio potenziale di asporto è esponenzialmente aumentato e di conseguenza l'attenzione per la corretta caricazione da parte del comandante della nave dei singoli container è un aspetto estremamente importante che deve essere tenuto in considerazione.
Un container galleggiante in mare alla deriva significa molte cose: un pericolo reale per la navigazione, una perdita economica per i proprietari delle merci e del container, le responsabilità della nave per eventuali danni causati a terzi e non da ultimo i problemi connessi con l'inquinamento, soprattutto nei casi in cui i container contengano merci pericolose o inquinanti.

È stato valutato che un paio di scarpe da running può galleggiare in mare e sopravvivere anche per dieci anni.

Oggi il traffico mondiale di container è costituito annualmente da circa 130 milioni di unità con un contenuto di merci stimato in oltre 4 trilioni di US$, trasportati da oltre 50.000 navi commerciali. Diviene pertanto inevitabile che alcuni di essi possano essere persi in mare.

Al fine di accertare l'esatto numero di container finiti in mare, il World Shipping Council (WSC) con il supporto delle sue associate, ha effettuato specifiche indagini a partire dal 2011 con successivi aggiornamenti nel 2014 e 2017.

I risultati della ricerca basati sugli input forniti dagli armatori, che rappresentano circa l'80% della capacità globale delle navi porta-container in esercizio, hanno evidenziato che durante il periodo di osservazione di nove anni (2008-2016), in media sono stati persi in mare 568 container ogni anno con un totale medio di 1.582 container se si comprendono anche gli eventi catastrofali. In questa analisi è stato rilevato che la causa per il 64% dei casi durante l'ultimo decennio è da attribuire a eventi catastrofici. Fra essi si ricordano ad esempio la ss "Rena" arenatasi e affondata nel 2011 al largo delle coste della Nuova Zelanda, con la perdita di circa 900 container e la ss "MOL Comfort" spezzatasi in due tronconi e affondata nell'Oceano Indiano nel 2013, con la conseguente perdita di 4.293 container.

L'ultimo e più recente avvenimento degno di nota, anche se meno drammatico, riguarda la ss "YM Efficiency" che il 31 maggio 2018, a causa di condizioni meteomarine estremamente avverse, ha perduto in mare 81 container, con danni ad altri 62 nonché alla struttura e sovrastruttura della nave. L'avvenimento è occorso al largo di Newcastle, New South Wales (Australia) con onde di 7 metri e venti forza 8.

Da questi dati consegue che l'incidenza delle perdite dichiarate rispetto alla movimentazione globale può essere considerata infinitesimale e ciò dimostra che l'industria marittima ha certamente sostenuto negli ultimi dieci anni una proficua serie di sforzi per

migliorare la sicurezza nel trasporto dei container.

Questo continuo affinamento delle tecniche di carico dovrebbe contribuire a un'ulteriore riduzione dei casi di perdita nei prossimi anni, fatta salva l'incognita dei major loss, che incideranno in misura sempre maggiore in relazione all'impiego in costante ascesa delle ultra large container vessel di ultima generazione.

Questi sono i dati ufficiali rilasciati dal WSC ma è necessario riferire che vi è un legittimo dubbio che questi numeri possano essere peggiori in quanto si sospetta che molti avvenimenti minori non siano dichiarati dagli armatori, anche per evitare di sottostare necessariamente ai conseguenti obblighi imposti dalle autorità marittime e alle responsabilità che ne potrebbero derivare. Prima dell'avvio delle indagini da parte del WSC, quindi antecedentemente il 2010, si stimava che il numero dei container persi potesse aggirarsi intorno alle 10.000 unità all'anno, un dato certamente sovrastimato ma che non può essere ignorato.

L'IMO (International Maritime Organization) è particolarmente attenta anche a queste problematiche e al riguardo ha predisposto una serie specifica di norme che regolano i diversi aspetti della caricazione dei container a bordo delle navi. In particolare:

- modifica della Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention con l'introduzione dell'obbligo di pesatura dei container prima del loro imbarco, divenuto operativo il 1° luglio 2016. La dichiarazione scorretta del peso rappresenta una delle principali cause accertate che può determinare la caduta in mare dei container in quanto non permette al comandante della nave valutazioni appropriate per il posizionamento del carico;

- Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU): l'IMO, l'ILO (International Labour Organization) e l'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), con il supporto delle maggiori organizzazioni industriali internazionali, hanno predisposto un codice di condotta per l'imballaggio delle merci nei container, delineando procedure e tecniche specifiche per migliorarne la sicurezza, quali la corretta distribuzione del peso all'interno del contenitore, il posizionamento dei beni caricati, il loro adeguato blocco e controventatura, da predisporre

in base alla tipologia del carico e ad altre considerazioni sulla sua sicurezza. Il Codice è stato approvato nel 2014;

- revisione delle norme ISO relative ai sistemi di ancoraggio dei container e ai blocchi d'angolo. A sostegno degli sforzi dell'IMO per migliorare la sicurezza dei container, l'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO), ha rivisto i suoi standard su queste parti dei container, che sono vitali per una corretta caricazione e fissaggio a bordo delle navi e degli altri mezzi di trasporto.

Ne deriverebbe che la caduta in mare dei container, salvo che per quelli causati da avvenimenti meteomarini di elevata intensità, dovrebbe risultare sempre più ridotta in numero, ma come accade per molte altre situazioni anche in questo caso il fattore umano gioca un ruolo importante. E' sufficiente un solo container mal posizionato o rizzato oppure con pesi non correttamente dichiarati per mettere a repentaglio anche un'intera linea di container.

Come è possibile migliorare ulteriormente la situazione? Mentre non risulta sempre possibile intervenire sull'elemento naturale, in quanto anticipare particolari situazioni meteomarine non è facile, ridurre ulteriormente la perdita di container in mare è responsabilità di tutti coloro che sono coinvolti nel trasporto, sia nella catena di approvvigionamento delle merci, sia nelle attività marittime connesse ai trasporti. A tutte le parti coinvolte è richiesto di essere parte attiva e responsabile nell'ambito dei rispettivi ruoli svolti.

I container hanno compiuto 50 anni nel 2006 e ogni giorno il commercio globale deve essere grato per questa invenzione presentata al mercato marittimo dalla linea di navigazione Sea-Land.

Il container è spesso identificato come una semplice scatola metallica rimasta identica nella sua manifattura sin dalla sua origine. Questo non corrisponde alla realtà in quanto, in base alle esigenze e alle esperienze maturate, sono state via via apportate nel tempo modifiche importanti anche se non immediatamente evidenti.
Fra queste una parte essenziale è rappresentata dagli angolari e dai twistlock. Cos'è un twistlock? Quando i container sono caricati e sovrapposti, per un loro corretto posizionamento e per la creazione di blocchi compatti, vi è l'assoluta esigenza che essi siano fissati sia al piano di carico che fra di loro mediante angolari speciali in acciaio con un dispositivo di aggancio chiamato twistlock. L'idea di utilizzare i twistlock per bloccare pile di container era abbastanza semplice, ma il processo di creazione standardizzato che avrebbe funzionato su container di diverso tipo e in qualsiasi parte del mondo non era facile. All'inizio di questa era del trasporto container le compagnie di navigazione, i vettori terrestri e gli operatori ferroviari erano in competizione fra di loro per adottare i propri modelli come standard. Solo la rinuncia da parte della Sea-Land ai propri diritti di brevetto sul design di questi sistemi ha permesso alle diverse parti di convergere su un unico modello che oggi rappresenta un sistema internazionale efficiente e uniforme. Nella predisposizione di questi blocchi di container, che hanno la necessità di costituire un unicum con la nave, ad affiancare gli sforzi a cui sono sottoposti angolari e twistlock vengono utilizzati anche tenditori e lashing bar di diverse sezioni e lunghezze in relazioni alle caratteristiche del rizzaggio.

Pertanto, in un sistema teoricamente perfetto, per quale motivo dei contenitori possono essere persi in mare e quali sono le principali ragioni della perdita? Esaminiamo in dettaglio le principali cause:

- condizioni meteorologiche avverse, con un'errata valutazione da parte del comandante della nave delle forze cinetiche che possono venirsi a creare nel corso della navigazione. Come già si è visto è questo il motivo primario che causa la maggior perdita di container. Le condizioni del vento e del mare definite dalla scala Beaufort hanno la necessità di essere lette dal comandante in base alle caratteristiche costruttive della nave e al suo

comportamento in caso di cattivi tempi: l'equipaggio non sempre riesce a prevedere le corrette reazioni dello scafo nei momenti di peggiore intensità. Tipico e specifico delle navi portacontainer è il rollio parametrico, un rollio molto accentuato e dallo sviluppo repentino difficilmente controllabile. Il periodo è infatti di circa la metà di quello usuale e può portare al danneggiamento dei contenitori posti sopra coperta o alla loro perdita in mare;

- mancata conoscenza delle norme e delle raccomandazioni per una corretta caricazione. L'inosservanza degli obblighi e delle linee guida predisposti per il rizzaggio del carico rappresenta un punto di rilevante debolezza nel momento in cui le condizioni meteomarine peggiorano, anche senza che esse pervengano a caratteristiche di elevata intensità;
- pressioni sul controllo dei costi. La continua rincorsa per il contenimento dei costi può indurre gli armatori verso una semplificazione delle procedure, con il conseguente peggioramento della qualità del rizzaggio;
- tempo insufficiente e personale carente per completare il carico in sicurezza prima della partenza. La necessità di ridurre i tempi di attracco possono portare a sottostimare le effettive necessità riguardo l'impiego di tenditori e lashing bar rispetto al viaggio in partenza;
- mancata conoscenza delle regole di base della navigazione da parte dei caricatori per predisporre correttamente il carico e ottenere una sua totale immobilità all'interno del container. La precaria stabilità si può ripercuotere ai container adiacenti con conseguenze disastrose che possono riguardare più pile di container;
- deficienze di continuità tra le diverse attrezzature utilizzate per il rizzaggio. Il costante controllo delle dotazioni da parte dell'equipaggio è di vitale importanza, tenuto conto dello stress a cui esse sono ininterrottamente sottoposte e alle caratteristiche di logoramento causate dall'ambiente marino in cui esse sono utilizzate;

- errori di stivaggio e distribuzione del peso inadeguata da parte del comandante e dell'equipaggio, con conseguente sbilanciamento del carico. L'inadeguata stabilità della nave che ne deriverà potrà accentuarsi in condizioni di mare sfavorevoli.

Fortunatamente, come si è detto, i casi di perdita in mare di container sono ridotti, ma nel momento in cui essi si verificano, il comandante ha la necessità di prendere le precauzioni necessarie per la minimizzazione del danno, l'incolumità dell'equipaggio, della nave e del restante carico, nonché evitare possibili danni a terzi e all'ambiente marino. Congiuntamente ha l'obbligo di riferire l'avvenimento all'armamento e riportarlo sul libro di bordo nonché predisporre una sea protest, nel primo porto di attracco. Come già detto, i container persi in mare rappresentano un pericolo per la navigazione, soprattutto per il piccolo e medio naviglio, in quanto essi spesso sono scarsamente visibili galleggiando a filo d'acqua. Nell'opinione comune si pensa che un container caduto in mare possa affondare rapidamente. Questo si verifica soprattutto nel caso i container siano vuoti, mentre per quelli contenenti un carico è possibile che possano galleggiare anche per diversi giorni o settimane prima di un loro affondamento totale, con tempi determinati dalla tipologia delle merci trasportate. I contenitori generalmente non sono a tenuta completamente stagna; mentre è normale che un container vuoto affondi velocemente a causa dell'ingresso di acqua dalle seppur minime fessure presenti, un contenitore pieno continuerà a galleggiare fino a quando l'aria intrappolata nel carico non sarà in buona parte sfuggita in superficie.

In relazione all'avvenimento che si è venuto a determinare a seguito della caduta in mare di un container, da un punto di vista dell'assicurazione delle merci, si possono determinare alcuni scenari diversi per l'eventuale reclamo all'assicuratore in funzione delle clausole di copertura concordate. L'esistenza di una copertura All Risks in base alle Institute Cargo Clauses (A) inglesi, pone il proprietario delle merci in una posizione di tranquillità, in quanto ragionevolmente è difficile ipotizzare che la causa della perdita in mare del container possa essere fatta risalire a una delle esclusioni elencate nell'art. 4 Exclusions.

Invece nel momento in cui l'assicurazione è stata stipulata in base alle Institute Cargo Clauses (C), l'assicurato - trattandosi di una copertura *named perils* - deve dare dimostrazione che la caduta in mare del container sia stata causata da uno degli avvenimenti espressamente elencati quali arenamento, incaglio, affondamento o capovolgimento della nave, collisione o contatto della nave con qualsiasi oggetto diverso dall'acqua, oppure da getto.
Quest'ultima ipotesi, che rappresenta un atto deliberato, in pratica risulta difficile a verificarsi, tenute presenti le caratteristiche costruttive delle navi portacontainers.

Ne consegue che la caduta in mare dei container non risulterà sempre garantita da queste clausole.

Le Clauses (B), un poco più ampie, prevedono l'estensione di questi rischi nominati anche alla causa di asporto del mare, situazione che potrebbe verificarsi in caso di cattivi tempi; ma queste clausole sono scarsamente utilizzate dal mercato.

Da ultimo è utile fare un cenno alla posizione degli armatori e dei relativi P&I nel momento in cui si verifichi una perdita in mare di uno o più container.

La risposta a una richiesta di risarcimento è apparentemente semplice: nel momento in cui venga accertata una loro responsabilità, essi dovranno rispondere delle conseguenti perdite nei confronti di terzi, avvalendosi se del caso dei limiti previsti da leggi locali o da convenzioni internazionali in base anche a quanto previsto dal contratto di trasporto.

Questo dato di fatto deve tuttavia essere letto nell'ottica del diritto della navigazione nel quale uno dei punti fondamentali riguarda gli eventi fortuiti della navigazione marittima, noti anche come *excepted perils*, i pericoli eccettuati. Essi liberano il vettore marittimo, per quanto riguarda il traporto di cose, da responsabilità per inadempimento o ritardo, salvo che l'avente diritto provi la colpa del vettore in base a quanto previsto dall'art. 422 del Codice della Navigazione.

Tra gli eventi sono da elencare la colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, la fortuna o i pericoli di mare quali tempeste o situazioni meteomarine di particolare rilevanza.

La prova dell'esistenza di una colpa del vettore genera una sua conseguente responsabilità anche in presenza di pericoli eccettuati.

Ne deriva che la certezza delle responsabilità in caso di rifiuto da parte del vettore marittimo a risarcire il danno subito, da ultimo potrà essere determinata solo in base ad un arbitrato o in giudizio, durante i quali potranno essere analizzati in dettaglio dalle parti situazioni meteomarine, documenti di bordo, testimonianze e tutte le altre circostanze che hanno determinato l'avvenimento.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

UNA ZONA A BASSE EMISSIONI NAVALI NEL MEDITERRANEO PER RIDURRE IL RISCHIO SUL NOSTRO FUTURO

Anna Gerometta
Presidente di Cittadini per l'aria onlus

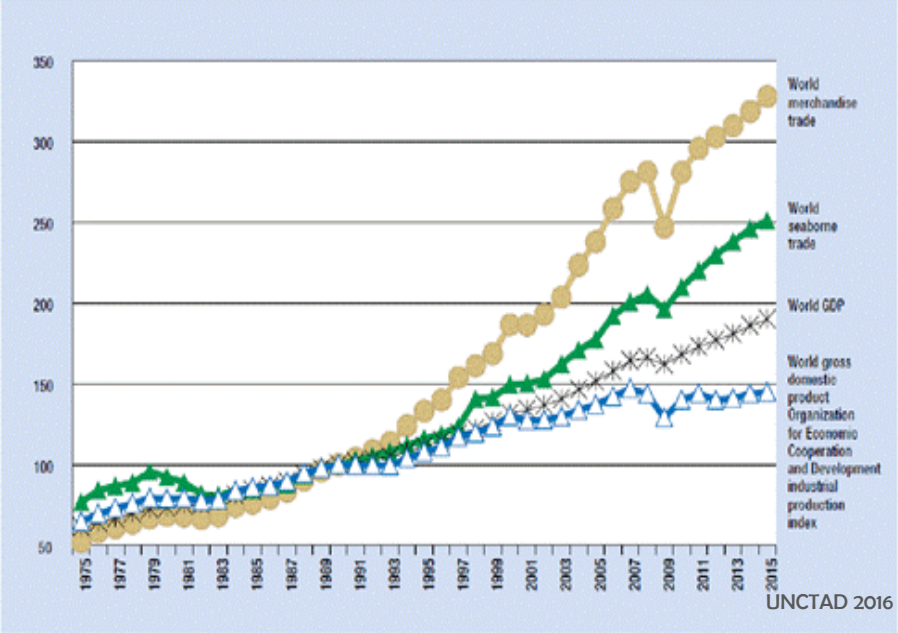
L'Italia ha già deciso. Nel 2014, nell'attuare la Direttiva 2012/33/UE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, il nostro legislatore aveva previsto l'istituzione di una zona a basse emissioni navali nel Mediterraneo, prefigurando, con il decreto legislativo 16 luglio 2014, n. 112, un regime più restrittivo di quello previsto dalla irettiva stessa.

È così che si è giunti a prevedere, nel Codice dell'Ambiente, che dal 1° gennaio 2018 per il mare Adriatico e il mare Ionio, e dal 1° gennaio 2020 per le altre zone di mare, si sarebbe applicato nelle nostre acque un limite al tenore massimo di zolfo nel carburante delle navi dello 0,1% in massa: uguale dunque a quello oggi previsto nelle zone SECA (Sulphur Emissions Control Area) del Nord Europa e in Nord America e molto inferiore al limite dello 0,50% che entrerà in vigore al 2020 a livello globale. Questo, tuttavia, a condizione "*che gli Stati membri dell'Unione europea prospicienti le stesse zone di mare abbiano previsto l'applicazione di tenori di zolfo uguali o inferiori*" (art. 295 Codice dell'Ambiente).

Il 1° gennaio 2018 è trascorso e l'adozione della ipotizzata area SECA nel Mediterraneo non si è ancora avverata. Ma quali sono oggi le prospettive di questa scelta? E quali i vantaggi?

I dati dell'incremento del trasporto navale sono noti, come lo sono le quote di utilizzo del trasporto navale di un commercio sempre più intenso e globalizzato.

Figure 1.1. Organization for Economic Cooperation and Development industrial production index and indices for world gross domestic product, seaborne trade and merchandise trade, 1975–2015



Oggi il 90% dei prodotti a livello globale è trasportato via mare, e se è vero che l'impatto ambientale di questa forma di trasporto è inferiore a quello su gomma, è pur vero che, oggi, a livello mondiale, si consumano nei motori delle navi circa 6 milioni di barili di olio al giorno, pari all'export di petrolio del Kuwait. Le stime della Commissione Europea indicano che le emissioni navali cresceranno, al 2050, di una quota che si aggira fra il 50% e il 250%.

Ecco perché diventa essenziale usare, per questo trasporto, combustibili sempre più puliti e tecnologie che riducano al massimo le emissioni. L'olio consumato oggi dalle navi - al di fuori delle aree descritte normativamente come SECA o ECA (Emissions Control Area) - è il cosiddetto HFO, l'olio pesante, costituito fondamentalmente dai residui della raffinazione.

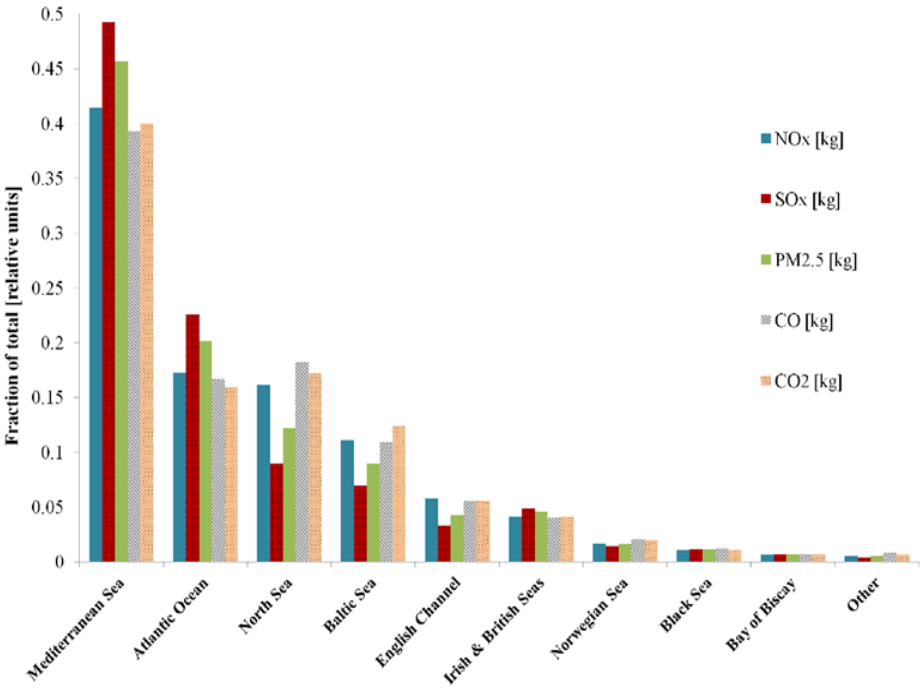
Il carburante utilizzato dalle navi all'interno delle aree SECA, come quella già esistente in Europa del Nord, ha un tenore massimo di zolfo molto più ridotto (0,1%) ma è, comunque, 100 volte superiore a quello del carburante utilizzato dai veicoli sulla terra ferma. Si comprenderà quindi quanto possano inquinare la nostra aria le centinaia di migliaia di navi cargo che utilizzano oggi ancora un carburante con un tenore di zolfo che può raggiungere fino ad un tenore in massa del 3,5%, ovvero 3500 volte più sporco di quello usato sulla terra ferma. E sarà allora anche chiaro che, sebbene l'entrata in vigore del nuovo limite stabilito dall'IMO (0,5%) dal 2020 a livello globale rappresenti un reale passo avanti, questo sarà comunque insufficiente per mettere le nostre città di porto e il clima al riparo dall'impatto del trasporto marittimo riducendolo in maniera sufficiente.

La realtà è che mentre le norme in tema di emissioni hanno posto limiti progressivamente più stringenti ai veicoli che circolano sulla terraferma e sugli impianti industriali, non hanno, sino ad ora, quasi toccato l'industria navale.

Emissioni di anidride solforosa a parte, le navi rimangono enormi produttrici di ossidi di azoto, che miscelandosi in atmosfera contribuiscono alla formazione del PM 2.5, dell'ozono e particolato carbonioso, il cd. "black carbon", oggi riconosciuto uno dei più potenti forzanti climatici.

Ecco perché l'adozione di una regolamentazione delle emissioni navali nel Mediterraneo stringente al più presto è assolutamente strategica e delicata.

Basterà osservare il grafico riportato in basso (tavola 1) che rappresenta la distribuzione delle emissioni navali in Europa[1] nel 2011, ancor prima dell'entrata in vigore dell'area SECA del Nord Europa, per comprendere che la stragrande maggioranza delle emissioni navali in Europa si verifica nel Mediterraneo.



TAV. 1 La distribuzione delle emissioni navali in Europa nel 2011 (Jalkanen, 2016)

Il raddoppio del canale di Suez, l'apertura dei corridoi ferroviari che da Trieste e dall'Adriatico volgono ad Est, i mari e le città di cultura più belle al mondo che attraendo milioni di turisti ogni anno sostengono la crescita esponenziale dell'impresa del turismo crocieristico e la globalizzazione del turismo, indicano la necessità di attuare ogni strategia utile per ridurre la crescente pressione ambientale derivante dal trasporto marittimo nel Mediterraneo.

(1) A comprehensive inventory of ship traffic exhaust emissions in the European sea areas in 2011, Atmos. Chem. Phys., 16, 71–84, 2016

I rischi che possiamo ridurre

Cosa è a rischio? Innanzitutto la qualità dell'aria che respiriamo e, quindi, **la nostra salute**. In Europa – secondo le stime dell'Agenzia Europea per l'Ambiente - muoiono prematuramente ogni anno oltre 400.000 persone a causa della cattiva qualità dell'aria. Di queste, oltre 50.000 per l'esposizione della popolazione alle emissioni navali. Se si considera che l'Italia vanta in Europa il maggior numero di morti premature con una cifra che supera le 60.000, si può facilmente ipotizzare che una quota rilevante di queste, in un paese prevalentemente costiero e costellato di grandi e popolose città portuali, sia riconducibile alle emissioni navali. L'esposizione agli inquinanti delle navi è anche causa dell'insorgenza e dell'aggravamento dell'asma, di tumori, danno cognitivo, diabete, malattie cardio respiratorie. E con esse assenze dal lavoro per malattia o accudimento, ricoveri, spese mediche.

Uno studio del Dipartimento di Epidemiologia del Lazio realizzato di recente a Civitavecchia ha ricondotto all'esposizione alle emissioni navali della popolazione che vive in prossimità del porto un incremento del 51% del rischio di morte per malattie neurologiche, e del 31% di incremento di rischio di tumore al polmone.

Rischio che riguarda, ovviamente, anche i lavoratori del mare, e, sebbene in misura più ridotta, la popolazione che vive nell'entroterra. Non a caso, nell'istituire l'area ECA nel 2012, il Nord America ha stabilito un area di rispetto dalla terraferma di 200 miglia marine dalla costa, quasi 400 chilometri. Ricerche scientifiche hanno infatti rinvenuto gli inquinanti tipicamente "navali" a distanza di centinaia di chilometri, rinvenendo il loro forte impatto anche sull'entroterra.

Dunque ridurre le emissioni navali comporta un immediato beneficio in termini di riduzione del rischio e dei sinistri di natura sanitaria.

In secondo luogo, **il clima e gli ecosistemi**.
Su questo l'industria assicurativa ha ormai sviluppato calcoli e conoscenze approfondite che consentono di ricondurre un incremento di danni e indennizzi direttamente al clima.
Basti pensare al recentissimo rapporto pubblicato sul sito dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sviluppato sulla base dei dati di Mu -

nich RE[2] che evidenzia come la grande parte del costo dei disastri naturali sia riconducibile agli eventi collegati al meteo ed al clima e come questi aumenteranno in futuro.

Ridurre dunque al massimo i fattori che aggravano l'origine di quei sinistri, ovvero investire per ridurre il riscaldamento globale, è una scelta, per il mondo assicurativo, opportuna e conveniente oltre che di responsabilità sociale.

6

Le emissioni navali contribuiscono con una quota non indifferente del 2,5% alle emissioni antropogeniche di CO^2 a livello globale. Inoltre l'ozono, che gli ossidi di azoto emessi dalle navi contribuiscono a formare, è capace di ridurre le colture agricole fino ad oltre un terzo, causando danni di rilevante entità ai coltivatori.

Ed ancora, la ricaduta sulla superficie del mare dei gas emessi in atmosfera dalle navi causa l'acidificazione dell'ambiente marino che diviene inadatto alla vita.

Una recentissima ricerca [3] indica che i livelli di acidificazione degli oceani e dei mari stanno mettendo a rischio l'olfatto dei pesci e la loro conseguente capacità di trovare cibo e riprodursi. E nello stesso modo l'ambiente marino dal quale dipendiamo viene gravemente inquinato dai cd. "scrubbers", sistemi di abbattimento delle emissioni navali che, quasi ovunque, vengono raccolte a bordo e in conclusione rilasciate nel mare.

Ed ancora, ma non ultimo, è a rischio il nostro il **patrimonio artistico**, in particolare nelle città di mare che viene aggredito dagli inquinanti atmosferici delle navi in maniera spesso irreparabile.

Ecco allora che l'industria assicurativa deve proteggere sé stessa e il futuro globale con lungimiranza e può dunque, oggi, avere un ruolo determinante nel sostenere e indirizzare politiche di sostenibilità ambientale da parte dell'industria del trasporto marittimo così come degli operatori economici che di tale trasporto si servono.

(2) Economic losses from climate-related extremes
https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/direct-losses-from-weather-disasters-3/assessment-1

(3) Near-future CO2 levels impair the olfactory system of a marine fish
https://www.nature.com/articles/s41558-018-0224-8

Le prospettive per l'adozione di una area ECA nel Mediterraneo

Contribuire a indirizzare la sostenibilità ambientale del settore del trasporto marittimo in Italia significa oggi sostenere, innanzitutto, con grande forza ed urgenza l'istituzione di una zona ECA nel Mediterraneo. La disparità all'interno dell'Unione Europea fra Europa del Nord, dove già esiste la zona SECA dal 2015 ed entrerà in vigore nel 2020 una zona NECA (Nox Emissions Control Area), e l'Europa mediterranea deve cessare al più presto. Serve proteggere la salute dei cittadini del sud Europa come già è stato fatto nel Nord Europa e nel Nord America. Serve ridurre il danno sanitario e il costo che i danni derivanti dagli inquinanti atmosferici determinano.

Oggi questa ipotesi, sostenuta con forza da tante associazioni ambientaliste europee che vedono in prima linea in Italia l'associazione Cittadini per l'aria con il progetto *Facciamo respirare il Mediterraneo*, sta prendendo forma: il governo francese ha istituito in primavera diverse commissioni che presenteranno a breve un'analisi costi-benefici dell'ipotizzata area a controllo delle emissioni nel Mediterraneo; ed è recentissimo l'annuncio che un analogo studio di fattibilità dell'area SECA nel Mediterraneo verrà realizzato dal REMPEC, il Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for

the Mediterranean Sea dell'IMO. Studio al quale l'Italia ha offerto un supporto volontario.

Una presa di posizione su questo tema del mondo assicurativo rappresenterebbe un segnale importante e significativo.

In parallelo, e consapevoli che i tempi dell'adozione di una simile area ECA nel Mediterraneo non saranno comunque brevi, il mondo assicurativo può offrire buone motivazioni ideando polizze che riconoscano agli operatori del trasporto marittimo un vantaggio qualora adottino politiche che consentano nel più breve termine di ridurre l'impatto delle navi sulle aree popolate, a cominciare da quella di utilizzare carburanti più puliti e, almeno, effettuare il cambio del carburante a non meno di 12 miglia marine dal porto, a quella di progredire nel ricambio delle navi più vetuste con altre tecnologicamente capaci di ridurre al massimo le emissioni, all'adozione di sistemi di abbattimento delle emissioni.

Il mondo assicurativo può contribuire a portare in questo settore un cambiamento importante e necessario. Per dare un primo segnale è aperta agli operatori del mondo assicurativo la sottoscrizione della **Dichiarazione di Roma**, documento che sancisce l'auspicio e l'importanza della costituzione di un'area ECA nel Mediterraneo.

www.cittadiniperlaria.org

CITTADINI PER L'ARIA

http://www.cittadiniperlaria.org/wp-content/uploads/2018/03/Declaration_BASIC_italiano.pdf

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

LA DISCIPLINA NAZIONALE SUI DATI PNR NEL TRASPORTO AEREO

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell´ENAC

Il 21 maggio 2018 è stato emanato il decreto legislativo n. 53 che attua la direttiva (UE) 2016/681 sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR), finalizzato a prevenire, accertare, procedere alle indagini e all'azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei gravi crimini e, quindi, in sintesi a proteggere con maggiore efficacia la vita e l'incolumità delle persone.

Si tratta nella sostanza delle informazioni relative al viaggio aereo di ciascun passeggero gestite dalle compagnie aeree per fini commerciali (si veda per approfondimenti MAT n. 3/2015, pag. 23) e nel caso in cui con una singola prenotazione vengano acquistati più biglietti - fattispecie non contemplata dalla direttiva comunitaria di riferimento - il PNR deve contenere informazioni relative a tutti i soggetti cui la prenotazione si riferisce.

In via preliminare, va detto che il decreto disciplina il trasferimento, a cura dei vettori aerei (*metodo push*), dei dati dei voli extra-UE e dei voli intra-UE (questi ultimi introdotti grazie all'opzione dell'art. 2 della citata direttiva europea inglobata nell'art. 12 della legge 25 ottobre 2017, n. 163 di delegazione europea 2016/2017), nonché le modalità di trattamento degli anzidetti dati e le relative operazioni di raccolta, uso conservazione e scambio con gli Stati membri.

È bene rimarcare che il trasferimento dei dati deve rispondere alle indicazioni fornite dall'art. 1 della decisione di esecuzione (UE) 2017/759 della Commissione, del 28 aprile 2017, sui protocolli

comuni e i formati che i vettori aerei devono utilizzare, uniformando tale attività secondo gli orientamenti sul PNR dell'ICAO, organizzazione che ha peraltro sollecitato gli Stati contraenti a implementarne gli standard anche in occasione dell'ultima (39^) Assemblea (WP/2013 EX/75 del 10/8/2016).

In aggiunta - come elemento significativamente rilevante - va considerato che nell'ambito di applicazione del nuovo strumento normativo - in una logica di razionalizzazione delle risorse disponibili protesa ad evitare sterili frammentazioni e onerose duplicazioni - rientra anche il trattamento dei dati API (Advanced Passenger Information), riservato agli uffici di frontiera nazionali attraverso l'impiego del Border Control System (BCS), trasmessi dalle compagnie aeree e relativi ai passeggeri in ingresso nel territorio italiano sulla scorta della direttiva 82/2004 (UE) e (sinora) del decreto attuativo n.144/2007 che difatti viene abrogato da questo atto legislativo n. 53.

In proposito, giova sottolineare che il trattamento dei dati API è rivolto verso differenti finalità rispetto al trattamento concernente il PNR e, segnatamente, quelle connesse al miglioramento dei controlli proprio delle frontiere aeree esterne ed interne dell'UE e della prevenzione dell'immigrazione illegale presso gli aeroporti italiani.

Infatti, vale la pena di rammentare che, in caso di ripristino dei controlli di frontiera previsto dal regolamento (UE) 2016/399 (Codice Schengen) ai confini interni, il *processing* dei dati API si estende con tutta evidenza anche ai voli interni intra-unionali.

Procedendo sul solco delle novità salienti sotto il profilo organizzativo-strutturale, il decreto istituisce un "Sistema Informativo" presso il Dipartimento della Pubblica Sicurezza opportunamente strutturato per occuparsi, in parallelo, di entrambi i suesposti trattamenti dati, rispettivamente, attraverso l'opera della Direzione Centrale della Polizia Criminale per quanto riguarda il PNR e della Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere per l'API, garantendone le rispettive, necessarie gestioni tecniche e informatiche, sulla base delle disposizioni di un emanando decreto del Ministro dell'Interno.

Muovendo ora sul terreno delle modalità d'intervento, si prevede che i vettori forniscano elettronicamente al succitato Sistema Informativo del Dipartimento i dati sui voli extra UE e intra-UE originanti, in arrivo o facenti scalo in Italia, raccolti nel corso dello svolgimento di routine delle attività di compagnia.

In ogni caso risulta assolutamente determinante la focalizzazione dei momenti in cui si esplica la trasmissione dati: chiariamo che la norma indica puntualmente il "periodo compreso tra le ventiquattro e le quarantotto ore antecedenti l'orario previsto per la partenza" e "immediatamente dopo la chiusura del volo quando non è più possibile l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri".

Non sfugge qui la circostanza che, nei casi contingenti causati dal pericolo imminente e concreto della commissione di reati di terrorismo e di altri gravi crimini fondato su una attenta valutazione della potenziale minaccia, venga confacentemente contemplato l'obbligo di trasferimento dei dati anche in anticipo rispetto ai predetti, circostanziati termini temporali.

Alla stregua di queste premesse, il legislatore ha inteso poi assegnare ad un ufficio del Ministero dell'Interno, i.e. un'articolazione inquadrata nell'anzidetta Direzione Centrale della Polizia Criminale e con l'intervento - come soggetto legittimato - del personale delle forze di Polizia (cui sia stata preventivamente rilasciata la necessaria credenziale di autenticazione), l'istituzione dell'UIP (Unità Informazione Passeggeri), ovverosia un unico organismo in grado di garantire trasparenza e, nel contempo, di ridurre i costi a carico dei vettori.

Nel novero delle funzioni svolte dall'UIP rileva, *inter alia,* la ricezione dei dati PNR, anche avvalendosi di un operatore economico qualificato e, a seguire, prima dell'arrivo o della partenza del volo, l'attività di analisi dei dati pervenuti indirizzata alla individuazione dei passeggeri (che non sono necessariamente già noti alle autorità) sospettati di essere implicati nei menzionati reati per i quali occorre procedere a ulteriori verifiche da parte degli organi competenti, incluso l'Europol.

Nel mentre l'UIP, sulla base di richieste motivate e limitatamente a singoli casi, è chiamata a comunicare alle autorità nazionali o dei paesi europei o alla Europol, i dati PNR o i riscontri ottenuti a seguito della prefata, relativa analisi.

Nel quadro delle relazioni interne dell'Unione Europea si introduce un virtuoso e proficuo circuito collaborativo realizzabile tramite scambi informativi tra le UIP nazionali degli Stati membri dei dati correlati o necessari alle indagini o il risultato del loro trattamento, che può riguardare sia situazioni di ordinaria prassi investigativa, sia fattispecie emergenziali, ove sia presente il rischio della perpetrazione di atti terroristici o criminali - come detto - di seria natura.

Merita una riflessione separata l'ipotesi del trasferimento dei dati PNR a paesi terzi che, fatte salve circostanze peculiari introdotte da specifici accordi internazionali, è consentito esclusivamente se conforme anche alle norme del decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2016/680, tesa ad assicurare il rispetto del presente decreto, e previa autorizzazione dello Stato italiano, eccetto il caso in cui sia indispensabile per rispondere ad una aggressione specifica in uno Stato membro o uno Stato terzo.

Soffermandoci agli aspetti che caratterizzano le modalità applicative del trattamento dei dati, osserviamo una serie di interventi che l'UIP deve effettuare nel corso del suindicato processo di analisi.

Intanto, gioca un ruolo rilevante il confronto del PNR con le informazioni contenute nel CED e nelle altre banche dati nazionali, europee (SIS) ed internazionali (Interpol), accompagnato da un trattamento dei dati improntato a criteri predeterminati, periodicamente aggiornati e confortati dal parere delle autorità competenti nazionali (forze di polizia, DIA, Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo e le Autorità giudiziarie che perseguono, *ratione materiae*, i reati summenzionati) e nell'osservanza del principio di proporzionalità e di non discriminazione.

Su questi aspetti ci preme mettere nel necessario rilievo la considerazione che il sistema PNR davvero rappresenti innanzitutto un formidabile volano per lo sviluppo delle prossime attività pertinenti alla polizia giudiziaria in quanto capace di schiudere una fonte inesauribile e sempre aggiornata di opportunità per una ricerca inve -

stigativa incisivamente mirata a combattere le più gravi forme di fenomenologia criminale.

Ciò detto, è utile precisare che a seguito di riscontri positivi di un singolo caso, derivanti da un trattamento automatizzato, questi vengono sottoposti dall'UIP a un esame (stavolta) non automatizzato, al fine di appurare l'effettiva e concreta esigenza di adottare ulteriori "provvedimenti e misure" da parte delle predette autorità nazionali che non debbono, comunque, pregiudicare il diritto di ingresso nel territorio dello Stato delle persone che beneficiano della libera circolazione all'interno dell'UE.

Si soggiunga che, secondo le puntuali indicazione della direttiva 2016/681, i dati PNR sono conservati per un periodo di cinque anni dal momento dalla trasmissione da parte dei vettori e, dopo sei mesi dal relativo trasferimento, gli stessi vengono "pseudonimizzati" mediante mascheramento di una serie di elementi, tra cui i nominativi personali, il numero dei passeggeri, gli indirizzi e le informazioni idonee ai possibili contatti con le persone, le modalità di pagamento, i dati dei frequent flyer e ogni altra indicazione idonea a consentire l'identificazione della persona.

Nel contesto generale della salvaguardia dell'intero impianto normativo, è istituita quale autorità nazionale di controllo il "Garante per la protezione dei dati personali", chiamato ad esercitare le proprie funzioni conformemente alle modalità contemplate dal relativo Codice (d. lgs. n 196/2003) e con compiti consultivi, potendo esprimere pareri su richiesta delle persone interessate.

Sul piano della protezione dei dati emerge la figura del "responsabile" ad hoc (profilo che trova fondamento giuridico ex art. 24 del Regolamento 2016/679) nominato dal Capo della Polizia - Direttore Generale della Pubblica Sicurezza e individuato all'interno della su richiamata Direzione Centrale della Polizia Criminale, il quale ha il precipuo compito di vigilare sulla corretta gestione del sistema PNR, attuando le misure tecniche e di sicurezza e informando il Garante sulle anomalie riscontrate, relative a eventuali illeciti sul trattamento dei dati.

Spiccano ancora ulteriori, specifiche norme riguardanti giustappunto il trattamento dei dati esercitato dai vettori ed esclusivamente

improntato al rispetto del citato Codice anche per ciò che concerne l'obbligo di informazione verso i passeggeri e l'adozione di ogni opportuna procedura organizzativa a presidio della riservatezza personale, in ispecie tenendo presente che è fatto divieto di rivelare l'origine razziale o etnica, le opinioni politiche, la religione o le convinzioni filosofiche, l'appartenenza sindacale, lo stato di salute, la vita o l'orientamento sessuale degli interessati.

Vero quel che precede, ci accorgiamo che in seno alla struttura UIP sono affidati i compiti di conservazione, raccolta, consultazione, comunicazione e cancellazione dei dati, nonché di sicurezza onde evitare la distruzione o la perdita delle informazioni registrate e di accesso non autorizzato o di trattamento non consentito o non conforme agli scopi previsti dal decreto.

Particolare attenzione è altresì dedicata alla tutela dell'utenza del trasporto aereo atteso il formale riconoscimento dei diritti di cui all'art. 10, commi 3 e 4 e 5 della legge 121 del 1981, che attiene alla utilizzazione nei processi giudiziari e amministrativi delle informazioni conservate negli archivi del CED (Centro elaborazione dati del Ministero dell'Interno), in relazione ai trattamenti dei dati personali in applicazione del decreto in parola.

Del resto, a ben vedere, dinanzi al mancato rispetto delle regole del sistema PNR sono comminate severe sanzioni amministrative - di competenza dell'ENAC - da 5 mila fino a 100 mila euro per ogni viaggio a cui si riferisce la condotta irregolare - ove i fatti illeciti peraltro non costituiscano reato, come clausola di riserva - nei confronti dei vettori che omettono di trasmettere i dati ovvero li trasmettono in modo difforme da quanto previsto dalla novella o in maniera incompleta o errata.

Ebbene, se tali comportamenti risultassero reiterati secondo i dettami della legge 689/81 art. 8 bis, detto ente potrebbe disporre la sospensione da uno a dodici mesi ovvero la revoca della licenza, dell'autorizzazione o della concessione rilasciate dall'autorità nazionale inerenti alla attività professionale oggetto di permesso e al mezzo di trasporto utilizzato.

Riportando il discorso nell'alveo dell' Advanced Passenger

Information, annotiamo che il vettore aereo è obbligato a cancellare, entro ventiquattrore dall'arrivo del volo, i dati API trasmessi all'autorità nazionale e la violazione di siffatto obbligo, ferma restando l'applicazione dell'art. 12 comma 6 del t.u. 286/1998 (disposizioni contro le immigrazioni clandestine), comporterebbe l'applicazione da parte del Garante per la protezione dei dati personali della sanzione amministrativa pecuniaria da 5 mila a 50 mila euro (vale a dire la stessa del d. lgs. N.144/2007).

Rimaniamo, infine, convintamente certi di poter riconoscere al sistema PNR un autentico valore aggiunto in favore di ciascuno Stato membro, sia, per un verso, in termini di potenziamento circa l'abilità di risposta repressiva da parte dell'*intelligence* - che, invero, ben integrando gli strumenti già esistenti per il contrasto dei reati transfrontalieri sarà in grado di discernere meglio il panorama delle minacce esterne - e sia, per altro verso, quale mezzo di prevenzione delle azioni delittuose contro gli obiettivi maggiormente sensibili come, *in primis*, aeroporti e aviazione civile in generale.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

UN PASSO VERSO LA CERTEZZA DEL DIRITTO IN MATERIA DI GROUND HANDLING

Andrea Facco
Ghelardi & Associati Studio Legale

Premessa

La Corte di Cassazione, nella sua composizione a Sezioni Unite, si è occupata dell'attività di prestazione di servizi di assistenza a terra negli aeroporti (in prosieguo "*handling*") costituente - nello specifico caso sottoposto alla sua attenzione - l'attività svolta nella fase iniziale del trasporto allorché il prestatore di servizi di assistenza a terra (in prosieguo "*handler*") nell'aeroporto di partenza riceve dal mittente la cosa da trasportare al fine di consegnarla al vettore sottobordo dell'aeromobile, previ sua custodia e relativo trasferimento.

Analoga attività viene, peraltro, svolta dall'handler nella fase finale del trasporto quando esso riceve nell'aeroporto di destino la cosa trasportata da parte del vettore ai fini delle sue custodia e riconsegna al destinatario.

Durante dette attività di custodia e movimentazione in aeroporto, usualmente demandate da un vettore ad un handler, possono, infatti, verificarsi la perdita o l'avaria delle cose trasportate per i più svariati motivi: sottrazioni presso il deposito del handler, appropriazioni indebite, errate e/o improprie movimentazioni, ecc.

In relazione alle conseguenti vertenze la Corte ha dovuto esprimersi sulla seguente questione giuridica: se nel trasporto aereo di cose, l'attività espletata dalla società di handling

(1) costituisca oggetto di un distinto ed autonomo contratto stipulato dal vettore e qualificabile come "*di deposito a favore di terzi*" con prestazioni a carico dell'handler direttamente nei confronti di

mittente o destinatario o, alternativamente,

(2) rientri nella complessiva prestazione di trasporto dovuta dal vettore in esecuzione del relativo contratto con conseguente qualificazione dell'handler quale mero ausiliario del vettore e, come tale, svincolato da qualsivoglia relazione contrattuale con il mittente e/o il destinatario.

La scelta tra l'una o l'altra di tali ricostruzioni non è priva di conseguenze dal punto di vista delle possibili azioni risarcitorie esperibili dall'interessato al carico in caso di perdita o avaria della cosa trasportata durante la fase di handling nonché di quello dei rapporti tra vettore ed handler.

Presupponendo la prima soluzione che l'*handler* non sia un incaricato o ausiliario del vettore, da essa consegue che:

A. il vettore non sarebbe responsabile della perdita o avaria delle cose trasportate nella fase in cui queste sono sottoposte alla custodia dell'handler in quanto detta custodia non rientrerebbe tra le prestazioni dovute dal vettore in forza del contratto di trasporto, iniziando l'esecuzione di quest'ultimo dopo la consegna ad esso vettore di dette cose da parte dell'handler nell'aeroporto di partenza e terminando con la consegna delle stesse all'handler nell'aeroporto di destino,

B. la responsabilità per perdita o avaria delle cose trasportate in tale fase graverebbe dunque esclusivamente sull'handler ed avrebbe natura contrattuale, dovendo ritenersi che venga stipulato un autonomo contratto - tra mittente o vettore ed handler presso l'aeroporto di partenza (e tra vettore ed handler presso l'aeroporto di destino) a favore di terzi ex art. 1411 e seg. cod. civ. ovvero del destinatario/proprietario delle cose da trasportare - avente ad oggetto il deposito di dette cose e, infine,

C. la responsabilità dell'handler non sarebbe regolata dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 - che stabilisce, tra l'altro, rigidi termini temporali per l'introduzione dell'azione risarcitoria (decadenza biennale) e limiti di debito (19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o avariata), a favore del vettore dei suoi dipendenti ("servant") o ausiliari ("agent") - bensì dalle norme di diritto comune disciplinanti le singole

operazioni di volta in volta concordate (es. contratto di deposito) che tali decadenze e limiti non prevedono, consentendo così il risarcimento in via integrale.

In applicazione della seconda soluzione, per contro, consegue che:

A. il vettore sarebbe responsabile della perdita o avaria delle cose trasportate anche nella fase in cui queste sono sottoposte alla custodia dell'handler, ai sensi dell'art. 1228 cod. civ. in forza del quale il debitore che nell'adempimento dell'obbligazione si avvale dell'opera di terzi risponde anche dei fatti dolosi o colposi di costoro,

B. accanto a detta responsabilità vettoriale non ne sussisterebbe una concorrente contrattuale dell'handler, in quanto non parte del relativo rapporto,

C. quest'ultimo potrebbe eventualmente rispondere in via extracontrattuale ex art. 2043 cod. civ. in caso di dimostrazione dei relativi presupposti (fatto illecito, danno ingiusto e nesso causale) **ma**

D. la relativa azione extracontrattuale sarebbe, comunque, sottoposta alla disciplina della Convenzione di Montreal con conseguente applicabilità delle decadenza e limitazione di cui sopra.

Ciò premesso, in diverse pronunce rese in fattispecie relative all'handling (in cui i servizi di assistenza a terra erano stati, peraltro, prestati nell'aeroporto di destino nella fase di consegna all'avente diritto), la Cassazione aveva recepito la prima soluzione (Sez. I sent. n. 3482 del 8 aprile 1987; Sez. III sent. n. 9357 del 11 settembre 1990; Sez. III sent. n. 8531 del 14 luglio 1992; Sez. III sent n. 9810 del 9 ottobre 1997; Sez. III sent. n. 18074 del 26 novembre 2003 e Sez. III sent. n. 14593 del 22 giugno 2007).

La base giuridica di un tale orientamento, mutuato da una fraintesa giurisprudenza marittimistica, è stata rinvenuta nell'art. 454 - posto nella «Parte I Della navigazione marittima e interna» - del codice della navigazione che, prima dell'entrata in vigore delle disposizioni correttive ed integrative della precedente revisione della parte relativa alla navigazione aerea di detto codice, veniva fatto oggetto di specifico richiamo dall'art. 955 - posto nella «Parte II Della navigazione aerea» - dello stesso.

Il secondo comma dell'art. 454 codice della navigazione riguarda l'ipotesi del c.d. «sbarco d'amministrazione» ovvero il caso in cui lo sbarco - anche in presenza del destinatario - avviene tramite un'apposita impresa o per esclusiva disposizione del vettore (sbarco d'amministrazione facoltativo) o per esplicita previsione dei regolamenti portuali (sbarco d'amministrazione obbligatorio).

La sentenza delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione

In presenza di persuasive critiche mosse all'orientamento adottato dalla Suprema Corte dalla difesa della ricorrente principale nel caso in commento, tuttavia, già la adita Terza Sezione aveva rilevato - con propria ordinanza interlocutoria n. 3361/2016 datata 6 ottobre 2015 e pubblicata il 19 febbraio 2016 - alcune criticità del relativo orientamento e ritenuto, pertanto, di dover rimettere la causa al primo Presidente per la valutazione dell'opportunità della rimessione alla Sezioni Unite, presentando i ricorsi «una questione di massima di particolare importanza» ai sensi dell'art. 374 del codice di procedura civile.

Le criticità dell'orientamento tradizionale rilevate dalla Sezione remittente sono le seguenti:

1. nella realtà dei fatti il mittente (1.1) non stipula alcun contratto di deposito con l'handler bensì un contratto di trasporto con il vettore che è, a propria volta, vincolato all'handler per il tramite di un apposito contratto redatto mediante un formulario standardizzato (c.d. *Standard Ground Handling Agreement S.G.H.A.*) e (1.2) intrattiene con l'handler - che gli viene indicato dal vettore successivamente alla stipulazione del contratto di trasporto - solo un rapporto meramente materiale, limitandosi ad affidargli le cose da trasportare ed immettendolo così nella relativa disponibilità di fatto,
2. l'orientamento tradizionale implica che la responsabilità vettoriale inizi con l'affidamento dall'handler al vettore delle cose da trasportare e termini con la consegna delle stesse dal secondo al primo nell'aeroporto di destinazione ma ciò è in palese contrasto, quanto al momento di riconsegna, con il dettato dell'art. 1687 cod. civ. rubricato "*riconsegna delle merci*", in forza del primo comma del quale il vettore «*deve mettere le cose da traspor-*

tare a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dal contratto»,

3. il presupposto sui cui è fondato l'orientamento tradizionale - ovvero che l'handler non possa essere un ausiliario del vettore - si basava su due argomentazioni ovvero che l'handler non poteva essere scelto liberamente (dal vettore) operando in regime di monopolio e che l'handler disponeva di una struttura distinta da quella del vettore; ebbene, la prima argomentazione appare ora in contrasto con il mutato quadro normativo di settore essendo venuta meno, quantomeno per i maggiori aeroporti, la gestione in regime di monopolio dei servizi di assistenza a terra con l'entrata in vigore del D. Lgs. 13 gennaio 1999 n. 18 attuativo della Direttiva del Consiglio 96/67/CE del 15 ottobre 1996 sulla «liberalizzazione dei servizi di handling» mentre la seconda argomentazione - l'avere l'handler un'organizzazione autonoma dal vettore - non ha alcun rilievo al fine della qualificazione del primo quale ausiliario del secondo,
4. l'applicazione dello schema del contratto a favore di terzi ex art. 1411 e seg. cod. civ. al contratto di handling avrebbe conseguenze giuridiche inaccettabili tra le quali (4.1) quella per cui l'handler potrebbe opporre al destinatario le eccezioni fondate sul contratto stipulato con il vettore (art. 1413, cod. civ.) tra cui, tra le altre, il mancato pagamento del corrispettivo con la conseguenza, per esempio, che il destinatario della merce potrebbe vedersi rifiutata la riconsegna perché il vettore non ha pagato un debito con il proprio handler e (4.2) il vettore potrebbe revocare la stipulazione prima dell'accettazione del terzo (1411, comma secondo, cod. civ.) comportando così la perdita del diritto alla riconsegna in capo al destinatario;
5. in ultimo ma non per ultimo, tale orientamento risulta isolato nel panorama internazionale: in base alla giurisprudenza della maggior parte degli Stati parte della Convenzione di Montreal, infatti, non vi è dubbio che l'handler rientri nella nozione di ausiliario ("agent") del vettore. Tale isolamento è particolarmente grave atteso che la *ratio* ispiratrice di tutte le convenzioni è proprio quella di uniformare, a beneficio degli utenti, la disciplina dei settori da esse regolati.

In considerazione di tali criticità già la Terza Sezione aveva concluso che la seconda soluzione appariva la più corretta.

Ebbene, con la propria sentenza n. 21850 datata 6 dicembre 2016 e pubblicata il 20 settembre 2017, le Sezioni Unite hanno deciso che non poteva darsi ulteriore seguito all'orientamento tradizionale seguito fino ad oggi dalla stessa Corte di Cassazione decidendo, quindi, di mutare il proprio orientamento.

Ciò, in parte, aderendo alle ragioni di critica avanzate dalla terza Sezione nell'ordinanza interlocutoria ed in parte per **ulteriori ragioni** esposte nella relativa sentenza, già sostenute dalla quasi unanime dottrina e qui di seguito sintetizzate:

- non è giuridicamente possibile applicare lo schema del contratto a favore di terzi al contratto di handling.
  L'impossibilità di una tale ricostruzione risulterebbe evidente, in particolare, nella fattispecie in esame ovvero nelle operazioni svolte nell'aeroporto di partenza laddove l'handler riceve in consegna dal mittente la cosa da trasportare e la trasferisce sottobordo all'aeromobile per ivi riconsegnarla al vettore.
  Le Sezione Unite muovono dal presupposto che, in tale fattispecie, lo "stipulante" ovvero il soggetto richiedente la prestazione all'handler sia il vettore (e non già il mittente), il "promittente" la prestazione ovvero il soggetto che si impegna a svolgerla sia l'handler mentre il "terzo beneficiario" della prestazione sia (non già il vettore bensì) il destinatario, quale soggetto titolare dell'interesse creditorio della complessiva operazione di trasporto.
  Sennonché lo schema del contratto a favore di terzi prevede che il terzo dichiari di "voler profittare" del contratto a suo favore - ovvero accetti anche solo tacitamente la stipulazione (art. 1411, comma secondo, codice civile) - per esempio mediante accettazione della consegna delle cose trasportate.
  Nel caso specifico, tuttavia, una tale accettazione, anche solo implicita, difetta completamente in quanto l'handler nell'aeroporto di partenza riconsegna la cosa da trasportare al vettore e non al destinatario mentre - quando l'handler nell'aeroporto di destinazione riconsegna la cosa al destinatario - il primo contrat-

to di handling ha già esaurito i suoi effetti (con la consegna della cosa al vettore) per cui tale riconsegna a destino non può valere come accettazione del primo contratto.

- La ricostruzione del contratto di handling quale contratto a favore di terzi presenta il difetto di vincolare il terzo destinatario a dover esigere l'adempimento della prestazione da un debitore che non ha scelto e che usualmente, nemmeno conosce e, per di più, in forza di un contratto sulla cui regolamentazione non ha potuto concorrere.
- In caso di perdita o avaria delle cose trasportate nel periodo in cui esse erano in sua custodia, l'handler dovrebbe subire l'azione diretta del destinatario sulla base del contratto di deposito a favore di detto destinatario, senza poter invocare la decadenza né la limitazione di debito da responsabilità vettoriale espressamente previste a suo favore dalla Convenzione di Montreal.
- La ricostruzione adottata dall'orientamento tradizionale è insufficiente in quanto richiama il "contratto di deposito a favore di terzi" mentre l'attività dell'handler non si limita al deposito ma include anche una serie di attività materiali (movimentazione fisica delle cose da trasportare dall'aerostazione all'aeromobile e viceversa e loro caricazione e scaricazione dallo stesso ecc.) nonché giuridiche (presa in consegna dal mittente e riconsegna al destinatario delle cose da trasportare per conto del vettore). La ricostruzione più aderente alla realtà dei fatti dovrebbe essere, per contro, quella di un contratto misto, comprendente l'appalto di servizi (in relazione alle attività materiali) e il mandato senza rappresentanza (in relazione a quelle giuridiche).
- L'orientamento tradizionale nel presupporre che l'obbligazione vettoriale inizi con l'affidamento delle cose da trasportare dall'handler dell'aeroporto di partenza al vettore e termini con la consegna delle stesse dal vettore all'handler nell'aeroporto di destinazione è in contrasto con il dettato dell'art. 18.4 della Convenzione di Montreal - in forza del quale «*The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea, or by inland waterway performed outside an airport*» - in quanto da tale norma si evince che il *carriage* della merce *performed* all'interno di un airport sia compreso nel *period of carriage*.

- La norma di cui all'art. 953 del codice della navigazione - nella sua versione introdotta dal D. Lgs. 15 marzo 2006 n. 151 (disposizioni correttive alla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione) - disponendo che «*Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario*» è nettamente contraria all'orientamento tradizionale.
  La Corte, pur dando atto che tale norma non è direttamente applicabile alla fattispecie al suo esame poiché entrata in vigore successivamente ai fatti di causa, ha, nondimeno, ritenuto che essa abbia un'indiscussa valenza ermeneutica in relazione a detta fattispecie.

I **principi di diritto** enunciati dalle Sezioni Unite sono quindi:

- Il trasporto ha inizio dal momento in cui il mittente affida la merce all'handler nell'aeroporto di partenza e termina con la consegna della stessa da parte del handler al destinatario nell'aeroporto di destinazione.
- Il vettore è responsabile, a titolo contrattuale, del fatto colposo dell'handler e risponde nei confronti dell'avente diritto delle cose da trasportare anche se la perdita o avaria è avvenuta quando dette cose erano in custodia dell'handler.
- Il mittente o il destinatario non hanno azione a titolo contrattuale nei confronti dell'handler in quanto quest'ultimo non è parte del rapporto contrattuale tra il vettore e tali soggetti derivante dal contratto di trasporto.
- Il mittente o il destinatario possono agire in via extracontrattuale nei confronti dell'handler che, quindi, a tale titolo, risponde in via solidale con il vettore
- In quanto ausiliario del vettore - pur rispondendo a titolo extracontrattuale per la perdita o avaria delle cose trasportate - l'handler può beneficiare, tra l'altro, delle limitazioni di debito da responsabilità e della decadenza previste dalla Convenzione di Montreal in considerazione dell'apposita estensione anche ai

servants or agents (e quindi dipendenti ed ausiliari) del vettore dei relativi benefici operata dall'art. 30 di tale Convenzione.

A queste conclusioni la Corte ha aggiunto un ulteriore principio di diritto relativo all'elemento soggettivo della condotta dell'handler.

- Con riferimento al trasporto di merci i dipendenti e ausiliari del vettore possono avvalersi dei benefici di cui alla Convenzione di Montreal solo se la perdita o avaria del carico non dipende da un atto o omissione da essi dipendenti e ausiliari commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

Commento

L'impostazione tradizionale è stata fatta oggetto di **ulteriori critiche** - non considerate dalle Sezioni Unite - che confermano, per quanto possa occorrere, la correttezza della conclusione della Suprema Corte.

1. Certa giurisprudenza aveva, infatti, sollevato il problema dell'ammissibilità o meno di una possibile legittimazione concorrente ad agire nei confronti dell'handler in capo al destinatario ed al vettore. Mentre il primo può reclamare il risarcimento dei danni per perdita o avaria delle cose da trasportare, il secondo ha interesse a che l'handler esegua diligentemente la propria prestazione tanto per evitare il rischio di essere oggetto di un'azione di responsabilità, singolarmente o unitamente all'handler, quanto per non subire un danno all'immagine (peraltro di difficile individuazione e prova) nei confronti della propria clientela.
2. Era stato, inoltre, rilevato come, vigente l'orientamento tradizionale, il destinatario, creditore della prestazione di trasporto, avrebbe potuto avvalersi, in via astratta, di una pluralità di norme - ossia quelle che regolano il deposito nei vari possibili scali del vettore - con conseguente difficoltà di conoscere in anticipo il relativo regime normativo, con conseguenti implicazioni anche sul versante assicurativo.
3. Sotto altro profilo, era stata enfatizzata l'incertezza in relazione al termine di estinzione dei diritti dell'avente diritto al carico, potendosi configurare, nell'ipotesi di applicazione del diritto

italiano, un termine di prescrizione addirittura decennale disciplinante il contratto di deposito anziché il termine di decadenza biennale previsto dal diritto uniforme.

4. Certa dottrina, considerato come l'attività di handling possa essere svolta sia da un handler ma anche dal medesimo vettore in c.d. "autoproduzione", aveva segnalato che l'orientamento tradizionale finiva per assoggettare due situazioni di fatto analoghe - deposito nei magazzini aeroportuali - alla disciplina del deposito in caso di intervento di un handler oppure del trasporto in quello di autoproduzione.
5. L'orientamento tradizionale, infine, non era peraltro coerente con le pattuizioni standard contenute nel formulario *Standard ground handling agreement* (SGHA) predisposto dalla IATA per regolare i rapporti tra i propri associati ed i vari prestatori di servizi.

Mentre in base a detto orientamento la responsabilità dell'*handler* è infatti illimitata, in forza del regime di cui alla clausola 8.6 dell'ultima versione di tale formulario, l'handler è tenuto a risarcire il vettore per perdite o avarie delle cose trasportate anche se esse derivano da suoi atti o omissione semplicemente colposi ma il relativo debito è pattiziamente contenuto nell'ambito del limite previsto dalla Convenzione di Montreal o alla eventuale minor somma risarcita dal vettore.

Anche in considerazione delle ulteriori argomentazioni che precedono, la sentenza della Cassazione appare, dunque, condivisibile (tranne la parte relativa all'ultimo principio di diritto enunciato, di cui dirò *infra*) in quanto certamente coerente con l'esigenza di massima uniformità nell'interpretazione e quindi nell'applicazione delle convenzioni internazionali auspicata dagli operatori dell'industria aeronautica e dai loro assicuratori.

Il trasporto aeronautico, infatti, soprattutto in ragione della sua marcata caratterizzazione internazionale, abbisogna di soluzioni uniformi ai vari problemi che si possono manifestare nella sua esecuzione.

Sennonché, troppe volte accade che dottrina e giurisprudenza, applicando un *modus operandi* tipico del diritto di *civil law*, tentino di

ricondurre una figura creata dalla prassi - come il contratto di assistenza a terra nel caso di specie- nell'ambito dei tipi legali conosciuti dall'ordinamento interno.

Tale approccio, tuttavia, per impiegare una felice quanto condivisibile espressione del relatore dell'ordinanza interlocutoria sopra indicata, finisce per «*deformare la realtà per farla entrare nelle categorie giuridiche, piuttosto che adattare queste a quella*».

Oltre a minare l'uniformità nell'applicazione delle convenzioni internazionali, il denunciato approccio sacrifica la certezza del diritto.

Sovente, infatti, accade che quest'ultima sia pregiudicata proprio da posizioni assunte dagli stessi giuristi che dovrebbero avere interesse a tutelarla.

Si pensi, sempre in materia di traposto aereo, all'interpretazione fornita dall'Autorità giudiziaria in alcuni provvedimenti - fortunatamente appartenenti ad un orientamento minoritario - secondo cui il decorso del termine di decadenza biennale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal sarebbe soggetto al regime della sospensione feriale dei termini processuali (vedasi, per esempio, ordinanza Tr. Roma, 11 ottobre 2011).

Tale conclusione - omettendo di considerare che il termine di cui al citato articolo ha effetti sostanziali e non processuali in quanto incidente sull'esistenza di un diritto e non sulla possibilità di compiere un atto processuale - implica l'assurda conseguenza di introdurre un allungamento di detto termine di cui fruirebbero, tuttavia, esclusivamente quegli interessati al carico che introducono un giudizio risarcitorio nella nostra giurisdizione.

Spostando l'attenzione al versante assicurativo, sono noti i casi in cui l'Autorità giudiziaria ha dimostrato di ignorare, *tout court*, l'esistenza della norma di cui all'art. 1015 codice della navigazione che prevede l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile dell'esercente per danni a terzi sulla superficie (Tr. Bologna, 16 ottobre 2003).

Altri Giudici - posti di fronte al quesito se la prescrizione dei diritti all'indennizzo assicurativo per un danno ad un aeromobile debba

essere di durata annuale come previsto dalla specifica disposizione di cui al combinato disposto degli articoli 1020 e 547 del codice della navigazione o, diversamente, biennale, come stabilito dalla norma generale di cui all'art. 2952 codice civile - hanno, irragionevolmente, ritenuto corretta la seconda soluzione (sent. Tr. Milano, 6 agosto 2015).

Ma la dottrina e la giurisprudenza non sono - nella materia del diritto della navigazione e dei trasporti - gli unici responsabili dei pregiudizi alla certezza del diritto. Talvolta anche il legislatore apporta il proprio contributo, come avvenuto nel caso della sentenza in commento.

Il nostro legislatore è, infatti, incorso in una svista che, avrebbe tratto in errore le Sezioni Unite nella commentata sentenza con particolare riferimento all'ultimo, non condivisibile, principio di diritto ivi enunciato.

La Corte ha, invero, ritenuto - con riferimento al trasporto di merci - che mentre il vettore può sempre avvalersi dei benefici di cui alla Convenzione di Montreal del 1999 a prescindere dal grado della sua colpa (con la conseguenza di rendere invalicabile il limite di debito), i suoi dipendenti e ausiliari possono avvalersi dei medesimi solo se la perdita o avaria del carico non dipenda da un atto o omissione da essi dipendenti e ausiliari commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

La predetta conclusione è, tuttavia, derivante da un errore generato, a quanto pare, dall'utilizzo da parte della Corte di un'inesatta traduzione in lingua italiana del terzo comma dell'art. 30 della citata Convenzione di Montreal (come evincibile dalle parole riportate tra virgolette nella sentenza in commento) rinvenibile nel testo - dichiaratamente "non ufficiale" - allegato alla relativa legge di ratifica ed esecuzione (L. 10 gennaio 2004, n. 12).

I testi ufficiali della Convenzione sono, infatti, redatti esclusivamente in lingua inglese, francese, spagnola, russa, cinese ed araba (e non anche in quella italiana).

Tale norma prevede nel suo testo ufficiale in lingua inglese che «3.

Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result»

e in quello in lingua francese che

«3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement».

Una piana interpretazione della sopraindicata disposizione normativa conduce a ritenere che - contrariamente a quanto riportato nella citata traduzione e acriticamente recepito dalla nostra Suprema Corte - nel trasporto di cose anche i preposti e gli ausiliari del vettore possono - così come quest'ultimo - sempre avvalersi dei benefici di cui alla Convenzione.

È, dunque, auspicabile che la Corte torni in argomento e corregga tale proprio errore.

Un ulteriore esempio di pregiudizio alla certezza del diritto - questa volta sul versante del diritto marittimo - è la introduzione di limiti di debito armatoriali per navi di stazza lorda superiore alle 300 tonnellate di stazza lorda da parte del D. Lgs. 28 giugno 2012, n. 111 recante "*Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi*".

Mediante tale norma, infatti, il legislatore ha ritenuto di operare una parziale e disorganica trasfusione nel nostro ordinamento di alcuni elementi della disciplina della limitazione del debito armatoriale di cui alla *Convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi* (c.d. LLMC) firmata a Londra il 19 novembre 1976 (e non ratificata dalla Repubblica italiana) ed al relativo Protocollo.

Con tutta evidenza la scarsa chiarezza di tale Decreto ha condotto un Giudice (Tr. Nola sent. 381 del 14 febbraio 2017) ad erroneamente ignorare i limiti di debito armatoriali ivi previsti, finendo così per ritenere di dover applicare analogicamente il limite di debito originariamente stabilito dal codice della navigazione la cui applicabilità, per tale categoria di navi (superiori alle 300 tonnellate di stazza lorda), il citato Decreto ha, invece, espressamente escluso.

Una maggiore consapevolezza di tutti i giuristi coinvolti nel diritto della navigazione e dei trasporti - legislatore, magistrati, accademici ma anche avvocati- comporterebbe, quindi, da un lato un'incrementata tutela della certezza del diritto - auspicata tanto dagli operatori del trasporto quanto dai loro assicuratori - e, dall'altro, contribuirebbe a ridurre i tempi della giustizia mediante la diminuzione del numero delle cause, con positivi riflessi, per entrambi gli aspetti, sulla competitività del nostro Paese.

CON LA SCADENZA DEL 4 NOVEMBRE AUMENTA LA CONFUSIONE SULLE SANZIONI IN VIGORE CONTRO IRAN

Paolo Quercia
Direttore CENASS - Center for near Abroad Strategic Studies

Il 4 novembre scatta la seconda fase delle sanzioni americane contro l'Iran, quella che porta al massimo la pressione degli USA contro Teheran. Le sanzioni che saranno ripristinate il 4 novembre sono particolarmente importanti per il settore assicurativo in quanto proibiscono esplicitamente "the provision of underwriting services, insurance, or reinsurance" ed il principale prodotto assicurato negli scambi con l'Iran il petrolio ed i prodotti derivati.

Più in generale vengono banditi gli scambi marittimi con l'Iran, colpendo il settore portuale, le società di servizi portuali, le società di shipping (incluse le Islamic Republic of Iran Shipping Lines, IRISL e la South Shipping Line), le società cantieristiche e la National Iranian Tanker Company. In aggiunta il sistema di scambi finanziari e di messaggistica con l'Iran viene anch'esso messo in black-list.

La situazione appare essere sul punto di tornare allo status quo ante 2015, quando le sanzioni delle Nazioni Unite avevano isolato il Paese e una notevole pressione economica e finanziaria era stata costruita contro Teheran.

Tuttavia, diversamente che in passato, la decisione americana di abbandonare il JCPOA e di tornare ad una nuova stagione di confronto muscolare con Teheran non ha il supporto che aveva il regime varato nel 2012.

Questa volta gli USA sono sostanzialmente isolati nella loro scelta, che non è stata condivisa né dall'Europa, né dai principali Paesi asiatici partner commerciali di Teheran. Ovviamente ciò non vuol dire che essi sfideranno apertamente la politica americana sull'Iran. Anzi, alcuni di essi – come hanno già fatto Giappone e Corea – hanno già proceduto a ridurre le proprie importazioni di prodotti petroliferi dall'Iran con l'obiettivo di azzerarle in pochissimo tempo. La posizione di Cina ed India, due dei principali partner energetici di Teheran, sarà probabilmente quella di un parziale adeguamento ai desiderata americani, ma in tempi e modalità piuttosto lunghe e non privi di tentativi indiretti di aggiramento delle sanzioni.

Particolare e ancora in corso di definizione è invece la posizione dell'Unione Europea, che dal punto di vista politico ha ribadito di voler mantenere valido l'accordo sul nucleare iraniano, che lega oltre all'Iran e all'Europa anche la Russia e la Cina.

A questo proposito l'Unione Europea ha proceduto in maggio ad emendare il proprio Blocking Statute, un atto giuridico dell'Unione che in teoria dovrebbe offrire protezione giuridica e possibilità di rimborso per i danni causati dall'applicazione di sanzioni extraterritoriali da parte di sistemi giuridici non europei.

Il Blocking Statute, sviluppato dalla UE nel 1996 prevalentemente per offrire una protezione alle aziende europee che commerciavano con Cuba in violazione dell'embargo americano, è stato ora emendato ad includere le nuove leggi americane su cui sono basate le sanzioni contro l'Iran, l'Iran Freedom and Counter-Proliferation Act del 2012; il National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2012; l'Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act del 2012.

L'utilità del Blocking Statute è tuttavia dubbia e soprattutto ambigua è la sua natura. L'atto legislativo europeo prevede difatti anche un generale obbligo per le aziende europee di *non compliance* con le sanzioni extraterritoriali americane, a meno che non si verifichino particolari circostanze.

In linea di principio esso potrebbe addirittura aggiungere potenziali sanzioni europee alle sanzioni americane, aumentando la complessità del quadro giuridico e producendo come effetto non la

protezione delle imprese europee ma un ulteriore dissuasione ad operare con tali Paesi. L'upgrade del Blocking Statute non fa dunque chiarezza ma aumenta la complessità legislativa e mette in rotta di collisione i sistemi normativi europeo ed americano. Ciò implica una maggiore difficoltà per le imprese di poter identificare con chiarezza ciò che è lecito da ciò che non lo è, aumentando notevolmente l'area grigia.

Degno di nota è il tentativo da parte dell'Unione Europea di costruire una società veicolo, per il momento denominata genericamente Special Purpose Veichle (SPV) con cui tentare di schermare i pagamenti europei verso l'Iran sganciandoli dal circuito del dollaro ed affidandoli ad una società appositamente costruita che non ha nessuna connessione con il sistema economico globale statunitense. Non sono ancora noti i dettagli operativi di tale società, che dovrebbe essere alternativa anche allo stesso SWIFT che – pur essendo una società di diritto europeo – potrebbe non essere in grado di resistere alle decisioni dei propri azionisti americani.

La realizzazione di uno SPV per consentire in forma protetta gli scambi commerciali con l'Iran rappresenta un elemento di assoluto interesse in quanto esso potrebbe effettivamente rappresentare un *game changer*, nelle relazioni transatlantiche. Difatti, un canale europeo protetto di relazioni commerciali con l'Iran potrebbe in teoria essere utilizzato anche da Paesi extra europei per i loro scambi con l'Iran come Cina e Russia, producendo effetti enormi sia sui rapporti economici internazionali che su quelli politico – strategici. In secondo luogo, uno strumento di questo tipo, qualora funzionante, potrebbe ben presto essere utilizzato anche al di fuori del caso concreto iraniano che lo sta originando ed essere impiegato dall'Europa anche per schermare alcune operazioni con la Russia che possono ricadere sotto il regime sanzionatorio americano ma non europeo. Sarebbe insomma una vera rivoluzione nelle relazioni internazionali ed in particolare nel campo del cosiddetto *economic and financial warfare*. Una strada che, al di là della fattibilità tecnica su cui stanno riservatamente operando i tecnici europei, dovrebbe poter contare su un forte sostegno politico.
Cosa che, attualmente, l'Europa appare non ancora essere in grado di produrre.

COPERTURA ASSICURATIVA OBBLIGATORIA ANCHE PER IL VEICOLO FERMO SU TERRENO PRIVATO

Marialisa Taglienti
Associato, LS Lexjus Sinacta

Lo scorso 4 settembre 2018, nella causa C-80/17, la Corte Europea di Giustizia, con riguardo ai veicoli che stazionano presso terreni privati poiché non più utilizzati dai proprietari, e i relativi obblighi assicurativi, ha statuito che:

"*La conclusione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli è obbligatoria qualora il veicolo, pur trovandosi stazionato su un terreno privato per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e sia idoneo a circolare. [...].*
La seconda direttiva non osta a una normativa che, come la legge portoghese, prevede che l'organismo di indennizzo (nella specie, il Fundo de Garantia Automóvel) abbia diritto a proporre ricorso non soltanto contro il o i responsabili del sinistro, ma anche contro la persona che, pur essendo soggetta all'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile autoveicoli per il veicolo che ha causato il sinistro, non ha stipulato alcun contratto a tal fine, e ciò quand'anche tale persona non sia civilmente responsabile del sinistro".

La pronuncia trae origine da un ricorso presentato dal Fondo di Garanzia portoghese (Fundo de Garantia Automóvel) che aveva

indennizzato gli aventi diritto di alcuni passeggeri rimasti vittime di un incidente causato dal figlio della proprietaria del veicolo, lasciato dalla stessa nel cortile di casa senza assicurazione, non avendo intenzione di utilizzarlo a causa di problemi di salute.

Per tali motivi, la proprietaria del veicolo rigettava ogni richiesta formulata dal Fondo di Garanzia portoghese, il quale rivendicava in via di regresso quanto indennizzato.

Il caso giungeva sino alla Suprema Corte portoghese che sospendeva il procedimento e sottoponeva alla Corte di Giustizia le seguenti pregiudiziali:

1. se la conclusione di un contratto di assicurazione della Rc Auto sia obbligatoria qualora il veicolo interessato si trovi, per sola scelta del suo proprietario che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato;
2. se la seconda direttiva (84/5/CEE), istitutiva dei Fondi di Garanzia per le ipotesi in cui vengano causati danni alle persone da veicoli non assicurati, osti a una normativa nazionale che prevede che l'organismo di indennizzo abbia diritto a proporre ricorso contro la persona che era soggetta all'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione per la responsabilità civile del veicolo che ha causato i danni di cui tale organismo si è fatto carico, ma che non aveva concluso a tale scopo alcun contratto, anche se tale persona non era civilmente responsabile dell'incidente nell'ambito del quale i danni si sono verificati.

Con la sentenza di cui si discute la Corte ha affermato in primo luogo che, secondo la prima direttiva (72/166/CEE), la conclusione di un contratto di assicurazione Rc Auto è obbligatoria quando il veicolo, pur trovandosi stazionato su un terreno privato per scelta del proprietario che non ha più intenzione di guidarlo, sia comunque immatricolato in uno Stato membro e sia idoneo a circolare.

Con riferimento alla ulteriore pregiudiziale, invece, la Corte ha ritenuto che la seconda direttiva non preclude al Fondo di Garanzia di poter agire in regresso sia contro il responsabile del sinistro che contro la persona che, pur essendo soggetta all'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione Rc Auto per il veicolo che ha causato

il sinistro, non ha stipulato alcun contratto a tal fine, e ciò quand'anche tale soggetto non abbia alcuna responsabilità in merito all' evento dannoso.

Il caso sottoposto al vaglio della Corte appare interessante per gli effetti che potrebbe avere sul diritto interno.

Una simile pronuncia, infatti, sembrerebbe porre qualche interrogativo rispetto alla nota pratica della sospensione temporanea della polizza su richiesta del cliente/assicurato, con la quale è regolarmente consentito sospendere l'operatività della polizza previa apposita comunicazione alla compagnia.

Vedremo, dunque, se e quali risvolti si registreranno nella prassi e nella giurisprudenza a seguito di questa recente pronuncia.

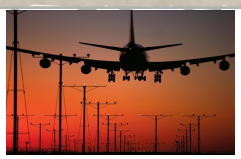
MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

MERCINTRENO 2018 X Edizione
Roma, 13 novembre 2018
www.mercintreno.it

Nauticsud 2019
Napoli, 9-17 febbraio 2019,
https://www.ligurianautica.com/eventi/nauticsud-2019/

Transpotec Logitec
Verona, 21 - 24 febbraio 2019
http://www.transportonline.com/evento_255_Transpotec-Logitec.html



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Andrea Facco
Anna Gerometta
Nicholas Kazaz
Paolo Lovatti
Paolo Quercia
Doriano Ricciuttelli
Marialisa Taglienti

SEGRETERIA DI REDAZIONE
via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.219
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI
Cristina Castellini
ANIA Direzione Generale Assicurazioni e Distribuzione
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica