

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, David Gasson, Sean Gates, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Massimo Nicola Spadoni*

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



SOMMARIO

Gennaio 2015 - N. 1 anno V

Marine

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

Aviation

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

Transport

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



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

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



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

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

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

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



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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

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

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

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

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

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



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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

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

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

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

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



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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

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

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

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

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



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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

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

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

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

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