

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

ottobre 2013 - N. 4 anno III

Marine

Facts and Figures: i principali dati dello shipping allo IUMI di <i>Massimo Spadoni</i>	3
Il mercato "Corpi": i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Angelo Ansaldo</i>	6
Sanction Limitation and Exclusion Clause di <i>Paolo Lovatti</i>	9
Loss prevention overview di <i>Riccardo Morgante</i>	15
Costa Concordia, 18 months later by <i>Claudio Perrella and Laura Uliana</i>	19
Ten things you should know about Piracy in West Africa by <i>Jim Mainstone</i>	26
Multimodalità e trasporto su vie d'acqua interne nel Programma Reti Trans-europee 2014 - 2020 di <i>Cesare Bernabei</i>	29
Brevi spunti giurisprudenziali in tema di quietanza e contratto di assicurazione: profili probatori e fondamento dell'azione in rivalsa di <i>Alberta Frondoni</i>	35

Aviation

Il punto sullo stato della security aerea nell'Unione Europea di <i>Doriano Ricciutelli</i>	43
--	----

Transport

Combating cargo theft on European motorways: a new EU initiative by <i>Eric De Smet</i>	47
--	----



IL PUNTO SULLO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Il 9 luglio 2013 la Commissione ha presentato al Parlamento Europeo e al Consiglio ⁽¹⁾ la relazione annuale (2012) sull'attuazione del regolamento (CE)300/2008 che istituisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne possono compromettere la sicurezza.

Il documento riveste un particolare rilievo ove si consideri che il periodo in esame conclude il regime transitorio di una serie di procedure innovative per la *security* del trasporto aereo fissate, *in primis*, dal regolamento (CE)185/2010 (applicativo del citato atto comunitario) e dalle successive norme di esecuzione.

Al riguardo, va subito detto che quanto rilevato dalla Commissione si basa sugli esiti delle ispezioni, svolte presso le "autorità nazionali responsabili" e gli aeroporti situati sul territorio dell'Unione, per verificare i livelli di *compliance* generale, e segnatamente l'esatta implementazione delle misure del nuovo quadro normativo ⁽²⁾.

A mero titolo esemplificativo ci si riferisce alla novella riguardante i requisiti introdotti nel campo delle forniture di bordo e delle provviste per gli scali aerei, nonché la complessa catena dei controlli delle merci, comprese quelle originanti dai Paesi terzi e trasportate per via aerea verso l'UE ⁽³⁾.

(1)COM(2013)523 final.

(2)Disciplinate dal Regolamento (CE)72/2010, art.1; vedi anche Parlamento Europeo: The EU Regulatory Framework Applicable to Civil Aviation Security, 2013.

(3)Vedi Regolamento (CE) 859/2011.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Del resto, nell'ambito della propria indagine conoscitiva la Commissione non ha ommesso di appurare il grado di valutazione raggiunto dagli Stati membri in ordine alle minacce registrate più di recente nei confronti del settore aeronautico e di stimare il conseguente indice di reattività.

Innanzitutto, nel novero degli incidenti di *security* esaminati con maggiore attenzione da parte degli organi di *intelligence* in base al *threat assessment*, rilevano i rischi derivanti dagli esplosivi liquidi di ultima generazione ai quali corrispondono, in termini di prevenzione, le speciali restrizioni concernenti i LAG nei bagagli a mano dei passeggeri, che - è opportuno precisare - saranno mantenute vigenti fino al 31 gennaio 2014 all'interno delle s.r.a. (*security restricted areas*) e a bordo degli aeromobili ⁽⁴⁾. Dal monitoraggio condotto sugli aeroporti emerge il confortante risultato della *compliance* dei servizi espletati per la salvaguardia della sicurezza alla prevista disciplina europea (pari all' 83%), e che le modeste carenze accertate derivano soprattutto da una palese incidenza di fattori umani.

Infatti si tratta di "inadempienze" che hanno riguardato prevalentemente la selezione delle metodologie per lo *screening* delle persone in ambito aeroportuale, le modalità delle "perquisizioni" manuali (*handsearch*) e le questioni comprendenti l'affinamento delle tecniche adottate per la vigilanza e la protezione delle infrastrutture.

Relativamente alle visite ispettive effettuate presso le autorità competenti per la sicurezza, è stato parimenti acclarato, rispetto al passato, un significativo miglioramento delle *performance* organizzative, mentre le deficienze individuate attengono all'adeguamento ancora incompleto dei programmi nazionali di sicurezza e del controllo di qualità ⁽⁵⁾ al nuovo *framework* normativo.

Circa le iniziative assunte in Italia in tale contesto, è appena il caso di osservare che l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 23 gennaio 2013 ha emanato la circolare (SEC 4) sui "Programmi per la sicurezza dell'aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti" destinatari della normativa europea di settore e, successivamente, ha diramato una

(4) Vedi Regolamento (CE) 246/2013 del 19/3/2013 che dispone, appunto, quale scadenza per un'installazione completa nell'UE degli apparecchi per il controllo dei LAG (Liquidi, Aerosol e Gel) il termine del 31/1/2014.

(5) Vedi Regolamento (CE)18/2010; vedi anche relazione relativa all'anno 2011 COM (2012) 0412.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● ulteriore circolare (SEC 6) ⁽⁶⁾ sul “Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate” ⁽⁷⁾.

● Proseguendo nella disamina della relazione in argomento, ci accorgiamo che gli ispettori europei - anche a seguito dell'incidente accaduto nello Yemen alla fine dell'ottobre 2010 ⁽⁸⁾ - hanno coerentemente posto in risalto le problematiche involgenti la sicurezza del cargo e della posta, nonché l'utilizzo pratico e l'affidabilità della banca dati RACKdb (già comprendente 16 mila voci) degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei (neo) organismi ACC3, di cui al regolamento (CE) 859/2011.

● Inoltre la Commissione, in occasione di questa puntuale ricognizione, ha proceduto ad analizzare lo stato dell'arte delle “prove” e degli “studi” finalizzati al perfezionamento di una vasta gamma di sistemi, apparati e equipaggiamenti tecnologici attualmente impiegati nei controlli di sicurezza ⁽⁹⁾. Nel contempo la Commissione ha presentato un rapporto sugli sviluppi relativi al programma di lavoro sulla sicurezza delle infrastrutture critiche nel quadro giuridico della EU ERNCIP ⁽¹⁰⁾, nonché sul dialogo permanente con i paesi terzi aperto anche alle organizzazioni internazionali quali, ad esempio, ICAO, CEAC ed Eurocontrol.

● Si può dunque affermare che, grazie anche alle azioni correttive comunitarie, nell'Unione Europea continua a essere ancora garantito un elevato *standard* di sicurezza nei differenti comparti dell'aviazione civile. Particolarmente incisivo appare il ruolo della Commissione, sempre impegnata a vigilare sulla corretta e integrale attuazione delle disposizioni regolamentari e determinata, comunque, a dar corso agli eventuali procedimenti di infrazione verso gli Stati inadempienti.

● È da ritenere altresì essenziale il contributo offerto a livello interno dall'attività di autovalutazione esercitata, *motu proprio*, dalle singole autorità nazionali, da cui può discendere l'applicazione delle sanzioni in caso di violazione delle pertinenti disposizioni, ovvero l'adozione delle

● (6) Datata 15 maggio 2013.

● (7) Vedi Regolamento (CE)1254/2009.

● (8) Si fa riferimento all'allarme del 29/10/2010 per pacchi sospetti inviati dallo Yemen verso gli Stati Uniti a bordo di aereo cargo; vedi anche, per gli aspetti internazionali, il Doc 10001 ICAO-Annual report 2012 (Documentazione per la 38^a Assemblea: 24/9-4/10 2013), Capitolo “Strategic Objective B: Security”, pag.26 e seg. e il Working Paper Ex/50 del 20/8/2013, Agenda Item13.

● (9) *e.g.* sistemi che utilizzano *software* TIP, LED, Body scanner, etc ..

● (10) *verbatim*: Reference Network for Critical Infrastructure.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● necessarie misure per assicurarne l'osservanza, come stabilito dall'art. 21 del predetto regolamento (CE) 300/2008.

● Senonché, sul piano dell'ipotetico ridimensionamento delle responsabilità dei destinatari delle norme di *security*, appare opportuno considerare che, se per un verso, è ragionevolmente plausibile ogni sforzo orientato a ottimizzare l'efficacia degli strumenti normativi dell'UE a disposizione, dall'altro non può sottacersi (paradossalmente) l'obiettivo difficoltà di seguire l'incessante proliferazione legislativa, *in subjecta materia*.

● A conferma di quanto detto basta notare che il citato regolamento (CE) 185/2010, recante in allegato le disposizioni particolareggiate delle regole fondamentali relative alla sicurezza aerea, è stato rettificato sei volte e ha subito ben ventisei modifiche l'ultima delle quali apportata dal regolamento di esecuzione (CE) 654 del 10 luglio 2013⁽¹¹⁾.

● Pertanto, sul fronte degli auspicabili interventi solutori della problematica *de qua*, riteniamo possa costituire un indubbio elemento di centralità una *policy* non solo legata a preminenti logiche "*incident driven*" ma anche ispirata alla promozione del *training* e alla erogazione proficua di un aggiornamento permanente a favore degli addetti che operano presso scali aerei europei.

● Sul punto, vale la pena di evidenziare che per quanto concerne le iniziative del nostro Paese sono stati già proficuamente avviati i meccanismi formativi di tutto lo *staff* aeroportuale tramite l'emanazione della circolare (SEC 5) dell'ENAC, esecutiva dall'agosto 2013⁽¹²⁾ e inclusiva del manuale addestrativo, rispondente appieno ai canoni della disciplina in argomento⁽¹³⁾.

● In prospettiva si potrebbe auspicare, *de jure condendo*, un ulteriore progresso legislativo nella standardizzazione dei livelli culturali di ciascuna figura professionale interessata⁽¹⁴⁾ che contempli l'istituzione, sotto l'*egida* dell'ENAC, di una scuola nazionale per la sicurezza del trasporto aereo, capace di perseguire con il fattivo apporto degli *stakeholders* la condivisione dell'*expertise* e l'eccellenza di una formazione armonizzata di tutto il personale coinvolto nella filiera della *security*.

● (11) Relativo alle liste di controllo per la convalida di soggetti di Paesi terzi ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE –Testo rilevante ai fini SEE.

● (12) Circolare ENAC (SEC 5) del 20/12/2012, in vigore dal gennaio 2013.

● (13) Regolamento (CE) 185/2010, Annesso, punto 11.

● (14) La circolare SEC 5 dell'ENAC prevede 17 categorie, da A1 a A17.