

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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



SOMMARIO

gennaio 2016 - N. 1 anno VI

Marine

- The DC Merwestone and the “fraudulent device rule” 3
by *Guglielmo Camera*
- Utmost Good Faith 7
di *Alfredo Dani*

Aviation

- La Security del trasporto aereo nell’UE alla luce dell’attuale situazione internazionale 12
di *Doriano Ricciutelli*
- Droni: rischi e opportunità 19
di *Matteo Camera*

Transport

- La clausola “claims made” nella responsabilità civile professionale e i limiti di vessatorietà recentemente indicati dalla Cassazione 29
di *Pietro Nisi*



LA SECURITY DEL TRASPORTO AEREO NELL'UE ALLA LUCE DELL'ATTUALE SITUAZIONE INTER- NAZIONALE

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Il 27 luglio 2015 la Commissione europea ha pubblicato la relazione annuale, riguardante l'attuazione del regolamento 300/CE/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, sulla base dell'attività svolta nei riguardi delle autorità nazionali competenti degli Stati dell'Unione.

Occorre preliminarmente precisare che, ai sensi del regolamento 72/UE/2010, la predetta istituzione è chiamata annualmente a svolgere, in maniera sistematica, una serie di ispezioni presso le suddette autorità "designate" e gli aeroporti dell'UE, allo scopo di verificare i livelli di *compliance* nella sicurezza del trasporto aereo in maniera trasparente, efficace e coerente.

In linea generale, le citate attività hanno fatto registrare positivi riscontri grazie soprattutto agli interventi correttivi esercitati dalle autorità responsabili della security aerea sulle carenze effettivamente emerse in occasione delle antecedenti visite condotte dagli ispettori europei e formanti oggetto delle raccomandazioni adottate dalla Commissione.

In particolare, dal documento in esame è agevole rilevare che è stata raggiunta una concreta conformità delle misure di sicurezza alla legislazione comunitaria vigente, attesa anche l'azione istituzionale degli Stati membri e della Commissione stessa costantemente orientata a garantire una esecuzione corretta, integrale ed armonizzata delle disposizioni di settore.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Al riguardo, va detto che il suindicato organismo nel corso dell'anno di cui trattasi ha peraltro emanato un pacchetto di incisive modifiche normative mirate al miglioramento interpretativo delle regole di sicurezza nonché ad un apprezzabile allineamento del programma doganale degli "operatori economici autorizzati" (OEA) con il regime degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti (*ex* regolamento 687/UE/2014).

Qui sembra inoltre doveroso osservare che la "Union database on supply chain security, (UDSCS)" comprendente, oltre alle summenzionate ultime due categorie di figure professionali, anche i validatori indipendenti e gli organismi AAC 3 - vale a dire i vettori aerei autorizzati a trasferire merci e posta nell'UE - rappresenta un formidabile elemento di consultazione sulle spedizioni effettuate per via aerea, obiettivamente assai vantaggioso ai fini dell'accertamento preventivo contro atti di interferenza illecita (Decisione C (2014)1200 e Decisione C (2014) 4054, rispettivamente del 5/3 e del 20/6 del 2014).

Volgendo lo sguardo all'attuale quadro delle iniziative maggiormente rilevanti in termini di sicurezza degli scali, notiamo con interesse che si è ritenuto opportuno accrescere la capacità di rilevamento degli esplosivi attraverso l'implementazione di apposite norme di natura squisitamente operativa inerenti all'uso di dispositivi ETD (Explosive Trace Detector)⁽¹⁾.

Sul terreno dell'effettiva attuazione delle regole comunitarie fondamentali dell'aviazione civile e sulla scorta dei rilievi formulati a seguito delle ispezioni in parola, è appena il momento di dover ammettere, in buona sostanza, che ci si attende ancora un ulteriore progresso - in assenza di risultati confortanti - dai monitoraggi sulla rispondenza formale dei programmi nazionali con i correlati controlli di qualità, nonché sulla operatività dei fornitori aeroportuali conosciuti e dei vettori aerei appartenenti ai paesi terzi.

Parallelamente alle verifiche di esclusiva competenza della Commissione, si sono conclusi nello stesso periodo 25 ispezioni nazionali secondo i dettami del regolamento 18/UE/2010, allegato II punto 18.1 da cui sono state poste in risalto alcune - seppur minime - carenze dovute nella gran parte dei casi al fattore umano - realisticamente superabili in avvenire

(1) Regolamento 278/UE/2014 e Decisioni C/2014 n. 1635 e 3870, rispettivamente, del 17/3 e 17/6-2014.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● facendo leva anche sull'affinamento qualitativo delle norme, del *management* e del *training* (vedi MAT N.4/2013, pag. 43-46) - e, in altri casi, pertinenti ai metodi dello *screening* degli aeromobili e delle merci.

● Con riguardo a questi ultimi aspetti e sul piano dell'effettività, l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 31 luglio 2015 ha approvato la Circolare SEC 8 inerente alle mansioni del "Security Manager", figura professionale dotata di autonomia decisionale che, nella cornice organizzativa del gestore aeroportuale, assume nel proprio ruolo responsabilità e compiti per una esatta implementazione locale delle disposizioni comunitarie e nazionali regolanti la materia.

● Nello specifico, in base alla nuova regolamentazione nazionale, il security manager, costituendo punto di "riferimento" qualificato "per tutti i soggetti" e gli enti "sugli aspetti afferenti la security", apporterà di certo un valore aggiunto nella ottimizzazione dei servizi svolti dallo staff aeroportuale garantendo un proficuo intervento motivazionale e di *performance*, la conoscenza degli standard di qualità interna e la consapevolezza degli obblighi legali e tecnici caratteristici del suo profilo deontologico.

● Quanto invece alle questioni tuttora aperte nell'ambito formativo, vale la pena di sottolineare che, sempre sul piano nazionale, lo stesso ENAC il 28 settembre 2015 ha diramato la circolare SEC 5 A per aggiornare le precedenti procedure e fornire, quindi, efficaci strumenti attuativi tesi a valorizzare programmi didattici "predisposti dagli istruttori e dagli addetti alla formazione".

● In vista di una migliore comprensione delle regole non va poi trascurato il fatto che al documento in argomento è stato allegato anche un manuale della formazione per la security contenente gli schemi dei singoli programmi addestrativi per le varie categorie di personale interessato, criteri e modalità esplicative per quanto attiene le metodologie di insegnamento utilizzabili, le ore di formazione per singoli corsi e, infine, le metodologie di valutazione.

● Relativamente alle questioni concernenti il panorama europeo legislativo applicabile alla sicurezza, ci preme ricordare che la Commissione, "al fine di garantire chiarezza e certezza giuridica" - problematica già puntualmente sollevata da questa rivista (in MAT ottobre 2013, pag. 46) - ha



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● ritenuto opportuno abrogare definitivamente il regolamento 185/UE/2010 e sostituirlo con un nuovo strumento normativo (regolamento di esecuzione 2015/UE/1998 del 5 novembre 2015, in vigore dal 1° febbraio 2016), consolidando l'atto iniziale e le relative modifiche (20), che dovrebbe essere aggiornato, se del caso, sulle "esperienze pratiche acquisite e dai pertinenti sviluppi tecnologici".

● Per dovere di completezza ed aggiornamento, si consideri che la Commissione, con decisione di esecuzione C (2015) 8005, recante le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'art. 18 lettera a), del regolamento (CE) 300/2008 (*i.e.* "le informazioni riservate UE"), ha provveduto ad abrogare, parimenti, l'analoga decisione C (2010) 774, del 13 aprile 2010, connessa al suindicato regolamento n. 185.

● Spostando nuovamente il discorso sulle "prove" - ovverosia gli esercizi di sperimentazione atti ad introdurre inedite metodiche nei *check* di sicurezza non ancora formalmente riconosciute dalla legislazione in vigore - ci accorgiamo che la Commissione ha valutato con favore l'impiego, in funzione antiterroristica, di nuove tecnologie concernenti i rilevatori di metalli celati nelle calzature (combinati con i portali elettromagnetici), di apparecchiature di *screening* di ultima generazione per i bagagli a mano che non richiedono la rimozione di computer portatili, di dispositivi elettrici di grandi dimensioni e di liquidi, nonché l'uso di software in apparati adatti a consentire automaticamente il passaggio dei bagagli non contenenti articoli proibiti.

● A titolo meramente esemplificativo, giova evidenziare che a livello internazionale in occasione del (primo) "*Symposium on innovation in aviation security*", organizzato dall'ICAO dal 21 al 23 ottobre 2014, sono stati presentati a cura degli *stakeholder* alcuni prototipi delle menzionate attrezzature, caratterizzate da un alto profilo tecnologico e capaci di elaborare sofisticate funzioni di analisi comportamentale e biometrica elevando, da un lato, il grado di sicurezza in generale e, dall'altro, minimizzando l'impatto negativo delle operazioni aeroportuali nei riguardi dell'utenza.

● In merito, nel corso della 24^a AVSEC World Conference, svoltasi a Dublino - sotto l'*egida* dell'ICAO, della IATA e dell'ACI - dal 26 al 28 ottobre



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

2015 e dedicata al “*Risk Management*”, si è manifestata con chiarezza la necessità di dibattere anche in ordine alle accennate iniziative, *in itinere*, di carattere industriale, dirette alla introduzione di più moderni sistemi di security, tendenti ad involgere in modo significativo le politiche contemporanee dell’aviazione civile che sono decisamente incentrate su precise finalità di ricerca e crescita.

Sul versante dei rapporti globali di security, non sembra superfluo dar conto che in seno alle attività di correlazione con gli organismi internazionali, la Commissione abbia intrapreso tangibili azioni di cooperazione con l’*African Civil Aviation Commission* - riportate nel documento summenzionato - inerenti al rafforzamento e all’assistenza nel settore dell’aviazione civile in Africa e nel Medio Oriente da attuare nel periodo 2015-2018.

Orbene, le questioni di sicurezza aerea regionali collegate alle cause della recente tragedia occorsa all’aereo della compagnia russa “Metrojet” abbattuto il 31 ottobre 2015 nel Sinai, richiamano l’imprescindibile esigenza di prevedere sempre maggiori impegni dell’Unione Europea nel campo della *capacity building* - già incardinata negli obiettivi strategici dell’ICAO relativi al periodo 2014 - 2015 - in ispecie a favore dei paesi appartenenti a quelle aree geografiche vieppiù sensibilmente esposte a potenziali aggressioni nei confronti dell’aviazione civile.

Ancorché nel comparto del trasporto aereo continui ad essere mantenuto un elevato livello di protezione non può, tuttavia, sottacersi che il Parlamento europeo nella risoluzione (P8_TA(2015) 0310) del 9 settembre 2015, attinente alla riforma del “Libro bianco dei trasporti”, abbia richiamato ad una “revisione completa da parte della Commissione e degli Stati membri della loro strategie e delle loro politiche in materia di sicurezza aerea al fine di adottare gradualmente un approccio basato sul rischio a vantaggio dei passeggeri”.

A tale proposito risulta sufficientemente chiaro l’intento, già espresso dal Consiglio dell’UE nel rapporto sull’implementazione della “Strategia anti - terrorismo” del 24 novembre 2014 (Doc. 15799/14), di accordare pieno sostegno alle misure di prevenzione aeroportuali fondate sulla valutazione del rischio e connotate innanzitutto dalla imprevedibilità dei controlli, dalla utilizzazione apparati di comprovata affidabilità per il rilevamento degli esplosivi, dalla mitigazione degli effetti negativi sulle



operazioni aeroportuali.

Nella circostanza, la succinta indagine sin qui condotta consente di cogliere - come degno di nota - quanto espresso dalla Commissione nel documento "The European Agenda on Security" (COM(2015) 185 final del 28/4/2015), ripresa dal Consiglio dell'UE 10 giugno 2015 nelle "Conclusions on the Reviewed European Internal Strategy (2015-2020)" con riferimento all'auspicio che, nell'insieme degli obiettivi di salvaguardia delle infrastrutture critiche del trasporto, l'UE e gli Stati membri collaborino alla valutazione del rischio, alla elaborazione delle strategie di mitigazione delle misure da implementare e alla raccolta delle migliori pratiche.

Alla luce dei tragici eventi di Parigi del 13 novembre 2015, suscita comunque una certa perplessità, a nostro avviso, qualsivoglia atteggiamento volto ad indirizzare le misure di security nell'alveo della facilitazione aeroportuale che, seppur comprensibilmente giustificabile durante la normale operatività degli scali, assume un alto grado di assoluta improponibilità in seguito alla emergenza determinata da allarmi terroristici.

Per converso, v'è plausibilmente, infatti, da chiedersi se non sia davvero il caso di agire contro le logiche criminali ispiratrici del *mudus operandi* riscontrato negli ultimi attentati dell'anno in corso (assalto armato di kamikaze), concentrando l'attenzione - al di là del conseguente innalzamento dei livelli di allerta ed inasprimento delle relative procedure di sicurezza - sulla rivisitazione dell'intera disciplina *de qua* riguardo, giustappunto, alla difesa proprio delle infrastrutture critiche (già richiamata nelle predette Conclusioni del Consiglio, Doc. 9798/15 e Doc. 713/15 dell'8/10/2015)⁽²⁾ e, *a fortiori*, dei *soft target* come peraltro incoraggiato dalla Commissione, anche attraverso i contributi derivati dal *know-how* specialistico (*e.g.* manuale elaborato dall'Airport Police network (AIRPOL) (Commission fact sheet del 22/10/2015).

(2) Si veda, *inter alia*, Parigi (Charlie Hebdo e esercizio commerciale ebraico), Bruxelles e Tunisi (musei), Parigi-Amsterdam (treno Thalys), Copenaghen e Sidney (sedi commerciali), Ankara (manifestazione); si veda "Handbook on good practices in tactics and procedures to provide security in open zones of the EU airports" (Airpol soft target).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In tale contesto, appare del tutto paradigmatica la scelta dei leader del G20, svoltosi ad Antalia all'indomani dei tragici fatti che hanno sconvolto la Francia e l'intera comunità, di inserire tra le priorità in *agenda* - nella geometria delle possibili opzioni antiterrorismo - l'impegno comune per un potenziamento della "global aviation security"⁽³⁾, a riprova che il trasporto aereo continua a permanere un *target* preferenziale per la consumazione degli atti di interferenza illecita e di terrore.

Si aggiunga alle considerazioni che precedono la forte accelerazione delle decisioni sulla proposta di Direttiva EU-PNR (Passenger Name Record) assunte dal Consiglio UE del 4 dicembre 2015 (Doc. P.R. 894/15) approvando il testo di compromesso con il Parlamento Europeo al fine di utilizzare le informazioni dei passeggeri aerei per prevenire, individuare, indagare e perseguire gli atti di terrorismo e di criminalità transnazionale (di cui è già stato dedicato apposito approfondimento nelle pagine della rivista, in MAT aprile 2015).

Alla stregua di tali premesse, una breve riflessione va conclusivamente rivolta ai possibili sviluppi del sistema corrente della security nell'aviazione civile e, segnatamente, alla ipotesi di codificare una autonoma "Strategia" della sicurezza aerea - realizzata, invero, per il settore marittimo⁽⁴⁾ - che non soltanto possa promuovere le azioni tipiche della *policy* dei trasporti ma nel contempo, avuto riguardo anche ai rischi derivabili dal delicato assetto internazionale, riesca ad avviare un processo di coinvolgimento virtuoso, incoraggiando la condivisione di ogni utile sinergia resa disponibile dagli Stati membri e dalle agenzie europee di *law enforcement* e di *intelligence*.

(3) G 20 Statement on the fight against the terrorism, n. 8 of 16/11/2015.

(4) La Commissione il 7/12/2015 ha presentato una nuova "Aviation strategy" (IP/15/6144) in cui si prevede una riduzione dei costi e del carico dei controlli di sicurezza; si veda "Strategia della sicurezza marittima", Doc.11205/14 del 24/6/2014 e "Action Plan", Doc. 17002/24 del 16/12/2014.