

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

aprile 2016 - N. 2 anno VI

Marine

- Quale futuro per le navi Panamax? 3
di *Paolo Lovatti*
- An overview on the Superyacht market 8
by *Pierluigi Portalupi*

Aviation

- La nuova strategia per l'aviazione europea 10
di *Doriano Ricciutelli*
- L'assicurazione da prodotto nel settore aviation e la nozione di "difettosità" 16
dello stesso alla luce della più recente giurisprudenza europea
di *Anna Masutti*

Transport

- Trasporto internazionale su strada: nuove norme sulla compilazione dei 27
documenti di trasporto e sugli obblighi di esibizione in fase di controllo
di *Isabella Colucci*



L A NUOVA STRATEGIA PER L'AVIAZIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



- L'8 dicembre 2015, la Commissione europea ha presentato l'atteso documento COM (2015) 598 che introduce "Una strategia per l'aviazione in Europa" facente parte del pacchetto di iniziative incluse nel Programma di lavoro per il 2015, titolato "Un nuovo inizio", (COM(2014) 910 final del 16 dicembre 2014).
- Come è stato ben rimarcato dallo stesso Commissario europeo per i Trasporti (*speech* del 9 dicembre 2015), l'atto in esame mira a focalizzare le priorità essenziali dell'Unione, ovvero sia il rafforzamento del settore industriale, il mantenimento di un elevato standard di sicurezza "inteso anche come *security*", la protezione dei diritti dei passeggeri e la promozione dell'innovazione con riferimento alla scelta dell'"energia resiliente". Ci sembra sufficientemente evidente dalla connotazione degli obiettivi in agenda che, considerata l'attuale consistenza del traffico aereo (27 mila voli giornalieri corrispondenti al 27% della movimentazione mondiale) e visto il cospicuo contributo dell'aviazione al PIL dell'UE (pari a 510 miliardi di Euro), una accorta strategia può infatti consentire il raggiungimento della necessaria espansione del *business* nell'intero comparto avionico, congiuntamente all'incremento dell'occupazione e della mobilità lavorativa tra i paesi membri.
- Rimane agevole osservare che l'accesso nel campo internazionale dell'aviazione civile europea, in linea peraltro con una innegabile ed ambiziosa *policy* rivolta ai "mercati di crescita" (da tempo avviata soprattutto con Stati del Nord America), si concretizzerà attraverso accordi bilaterali sulla sicurezza aerea con interlocutori maggiormente impegnati nella costruzione di aeromobili, quali i paesi della regione dell'Asia Pacifica (Cina, Asean-Association of Southeast Asian Nations).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Nel quadro di dette trattative dovrebbe essere affrontata la *vexata questio* delle “pratiche commerciali sleali” al precipuo scopo di assicurare una concorrenza sostenibile e, in merito, va detto che la Commissione sta intanto valutando di avanzare, nel corso del corrente anno, nuove proposte che possano sopperire alle lacune presenti nella formulazione del regolamento (CE) 868/2004 regolante la materia.

● Non può sfuggire il fatto che la “posizione di avanguardia” cui, *à juste titre*, aspira l’Unione nel contesto mondiale, potrebbe essere minata da un rallentamento delle fasi attuative del “Cielo Unico Europeo”(SES 2+), derivato in larga misura dalla mancata massimizzazione del livello di cooperazione tra i fornitori di servizi nazionali di navigazione aerea e, al riguardo, la Commissione ha esortato il Parlamento europeo e il Consiglio di ultimare con sollecitudine i progetti connessi alla predetta iniziativa.

● Di recente, è stato pubblicato il rapporto sui progressi di implementazione delle singole progettualità concernenti il pacchetto SES 2+, che costituisce un aggiornamento dei precedenti regolamenti SES elaborato dalla Commissione nel giugno 2013 (COM (2013)410) sul quale - è doveroso specificare - il Parlamento europeo ha espresso la rispettiva posizione (in prima lettura) nel marzo 2014 e il Consiglio ha adottato un orientamento generale nel dicembre 2014, mentre si attende, giustappunto, la discussione in seno al trilogò delle sei proposte normative di cui trattasi ⁽¹⁾.

● Ma non è tutto qui. La questione basilare sui contingenti limiti allo sviluppo economico del settore in argomento comprende di certo la “crisi di capacità” degli aeroporti comunitari (almeno “24 in 21 città”) che, secondo le valutazioni di Eurocontrol, nel 2035 non potranno far fronte al preventivato impatto di 14,4 milioni di voli (il 50% in più rispetto ai dati del 2012).

● Inoltre, risulta ovviamente necessaria in Europa una pianificazione strategica “anticipata” che comprenda azioni di ampio respiro nei confronti dei principali *hub*, l’adozione del regolamento (rivisitato) sulle bande orarie, provvedimenti sulla attività di decongestione aeroportuale, non disgiunta dalla minimizzazione dell’esposizione al rumore prodotto dagli aerei (si veda MAT, luglio 2014, N.3).

● (1) SES: COM(1999) 614 definitivo del 6.12.1999; SESII: regolamento (CE) n. 1070/2009 del 21.10.2009; si veda anche MAT, ottobre 2014, N.4.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Preliminare alla soluzione dei suddetti problemi sta, infine, la finalizzazione delle proposte nell'ambito del processo legislativo in atto sulla riforma del regolamento (CE) 261/2004, riguardante la protezione dei diritti dei passeggeri che rappresentano un dato paradigmatico del progetto volto ad ottimizzare il trasporto aereo, segnatamente le situazioni di "negato imbarco", di "cancellazione del volo" e di "ritardo prolungato" (si veda anche MAT, gennaio 2014, N.1).

In occasione delle sessioni del 10 e 11 dicembre 2015 del Consiglio dell'Unione Europea (TTE), nel novero degli argomenti di sostanziale partecipazione da parte dei rappresentanti ministeriali, emerge la proposta di revisione della regolamentazione di *safety* tesa ad arricchire l'*acquis* unionale con nuove norme sull'impiego e sullo sfruttamento potenziale dei droni ad uso civile, rispetto alle quali la "Dichiarazione di Riga" del marzo 2015 rappresenta un fondamentale *humus* legislativo per i prossimi lavori preparatori della Commissione⁽²⁾.

Si noti che l'"action plan", allegato alla "Strategia" di cui ci occupiamo, contiene nel *framework delle* iniziative di esclusiva competenza della Commissione anche la rivisitazione del regolamento (CE) n. 216/2008 (recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e istitutiva dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea) prevedendo specifiche disposizioni proprio sui droni, con l'obiettivo di garantire, *in primis*, una interazione "sicura" di tutti gli utenti dello spazio aereo.

Muovendo lo sguardo sulle tematiche e di sicurezza tuttora aperte nella strategia, ci accorgiamo del saggio monito della Commissione che sollecita i legislatori a perseguire ogni utile iniziativa basata, nella sostanza, sui livelli di rischio attesa un minaccia terroristica ancora relativamente alta - e gli attacchi all'aeroporto di Zaventem del 22 marzo 2016 ne sono, *hélas*, una tragica conferma⁽³⁾.

Quanto agli aspetti correlati alla *safety* si suggerisce - testualmente - un "quadro per la messa in comune" e la condivisione delle risorse tecnolo -

(2) Si vedano gli approfondimenti sul tema in MAT, gennaio 2015, N1 e Dossier in Commission en direct (28 febbraio 2016).

(3) Si veda MAT gennaio 2016 (pag.17) ove si è trattato della attuale opportunità di attenzionare i *soft target*, come le aree pubbliche aeroportuali (*e.g.* zona arrivi e partenze).



gicamente più avanzate tra gli Stati membri e l'EASA cui peraltro potrebbero trasferirsi, su base volontaria da parte dei singoli paesi, la responsabilità per l'attuazione delle norme europee, con l'ambizioso intendimento persino di costituire, nel lungo termine, una unica autorità europea per la sicurezza aerea.

Si aggiunga che la Strategia appare riconoscere precisi margini di miglioramento degli standard di sicurezza dei vettori aerei operanti in Europa, intervenendo sul gruppo delle disposizioni in vigore regolanti l'imposizione dei divieti operativi e alle inchieste sugli incidenti aerei, rispettivamente, regolamento (CE) n.2011/2005 e regolamento (CE) N.996/2010, (si veda MAT luglio 2015, N. 3).

Orbene, pur non rilevando alcun intervento fissato nella *road-map* del succitato piano d'azione, la Commissione reputa comunque necessario attenzionare la security aerea nel suo complesso seguendo un procedimento che definirei a doppio binario.

Difatti, se per un verso - e ne è alquanto ovvia l'esigenza - la strategia prescelta dalla Commissione tende a efficacizzare il sistema per prevenire atti di interferenza illecita nei confronti del trasporto aereo, per altro verso, la stessa punta ad applicare metodologie operative che consentano di facilitare il traffico, tramite l'utilizzazione di apparecchiature di ultima generazione e capaci di minimizzare i potenziali disagi per i passeggeri.

A ben vedere, un siffatto approccio di mitigazione dell'impatto causato dall'applicazione delle misure di security per soddisfare al meglio le esigenze della collettività appartiene allo schema dello "Stockholm programme - An open and secure Europe serving and protecting citizens" (2010/C 115/01) - realizzabile soltanto mediante la più stretta collaborazione tra autorità nazionali e operatori di settore.

Sullo specifico terreno delle agevolazioni aeroportuali, è assolutamente condivisibile una riflessione sul vigente sistema di controllo della sicurezza unico (*one - stop security*) (contenuto nel regolamento di esecuzione (UE) N. 1998 del 5 novembre 2015), che permette al passeggero di essere sottoposto ai pertinenti *check* esclusivamente nello scalo originante, evitando ripetizioni degli stessi nelle successive aerostazioni di eventuale transito.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In proposito, l'Unione dovrà proseguire lungo il percorso già tracciato sulla reciproca omologazione del grado di security avviando nel biennio 2016-2017 nuovi dialoghi tesi ad ampliare la "dimensione internazionale" del suddetto *regime* con i principali partner commerciali dell'aviazione globale.

Emerge in materia di sicurezza, altresì, un importante elemento di preoccupazione nella vulnerabilità del sistema avionico in quanto esposto ai pericoli e alle insidie derivanti da aggressioni informatiche, rese oltremodo di semplice fattibilità in un "*environment*" avionico sempre più digitalizzato.

In tale contesto, l'EASA dovrà essere pronta a rivestire - su *input* della Commissione - un ruolo di centralità, provvedendo, nei limiti previsti nel progetto di direttiva sulla sicurezza delle reti dell'informazione (COM (2013) 48), a potenziare le capacità di risposta alle emergenze legate agli attacchi informatici che, come postulato nella nuova agenda europea per la sicurezza, costituisce un obiettivo focale che richiede immediate azioni di contrasto.

Su tale fronte giova di certo rammentare che la lotta agli illeciti penali di *cybercrime*, perpetrati dalle organizzazioni criminali (OCG's), rientra fra le attività principali del progetto EMPACT (European Multidisciplinary Platform against Criminal Threats) che costituisce il terzo *step* dello EU Policy Cycle dell'Agenzia Europol riferito al periodo 2014-2017.

Del resto allargando la panoramica verso questa direzione sui futuri appuntamenti dell'Unione Europea, è facile riscontrare che nel documento sulla riforma della strategia della sicurezza interna (2015-2020)(doc. 9798/15), formante oggetto di dibattito dei ministri dell'Interno durante l'incontro del Consiglio GAI del 4 dicembre 2015 (doc. 14937/15), si sostiene con forza la determinazione di migliorare i predetti sistemi di *cybersecurity* dell'aviazione civile rinforzando la politica criminale contro i reati informatici.

Last but not least, l'innovazione dell'aviazione civile rappresenta il motore su cui si concentra maggiormente l'interesse della Commissione che dovrebbe spingere il "partenariato pubblico privato" ad investire nelle tecnologie connesse ai processi di digitalizzazione, nell'industria dell'informazione e nella ricerca aeronautica, allo scopo di agevolare le imprese a rimanere competitive, migliorandone la *performance*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul versante del dibattito interno concernente le problematiche sin qui descritte, l'8^a Commissione permanente del Senato - resoconto n. 213 del 16 febbraio 2016 - ha promosso le iniziative orientate alla liberalizzazione del mercato e alla negoziazione incentrata sulla normativa del Cielo Unico Europeo, esprimendo un parere sullo schema di proposta di regolamento COM(2015) 613 definitivo, recante norme del summenzionato riordino dell'EASA.

Vale la pena dare un cenno dell'European Aviation Summit, organizzato il 21 gennaio 2016 dalla Presidenza di turno dei Paesi Bassi, con la partecipazione dei ministri dei Trasporti, la rappresentanza del Parlamento europeo e della Commissione, dei CEO's del settore aeronautico e dell'industria, che ha costituito una straordinaria piattaforma di dibattito d'alto livello sui temi salienti della strategia per un fruttuoso confronto dei diversi interessi in campo.

Alla stregua di tali premesse rileviamo, conclusivamente, che nel Programma di lavoro per il 2016 del 27 ottobre 2015, intitolato "È il momento di andare oltre l'ordinaria amministrazione", si prevede che la Commissione abbia inteso procedere all'esame di un numero ristretto di settori su cui proiettare un maggiore coinvolgimento nelle scelte di *governance*, da selezionarsi "in virtù del loro potenziale di crescita", tra i quali il settore del trasporto aereo rappresenta una indiscussa eccellenza come volano della ripresa economica europea.

