

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

luglio 2015 - N. 3 anno V

Marine

What's happening to <i>Warranties</i> ? by <i>Alfredo Dani e Andrea La Mattina</i>	3
Report on Hull Market by <i>Cristina Castellini</i>	8

Aviation

IUAI Annual General Meeting, Bangalore 1-4 giugno 2015 di <i>Stefano Guazzone</i>	11
Automation and Product Liability insurance by <i>Roland Küsters, Anna Masutti, Roger Sethsson</i>	15
L'incidente aereo della Germanwings: questioni salienti in tema di safety e security di <i>Doriano Ricciutelli</i>	27
Un'importante decisione della Corte di Giustizia sulla nozione di passeggero ai sensi della Convenzione di Montreal e del Regolamento (CE) n. 785/200 di <i>Diego Favero e Anna Masutti</i>	34
Incidente con velivolo ultraleggero: limiti e condizioni all'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile all'interno dell'Unione europea di <i>Isabella Colucci</i>	37
Report on Aviation Market by <i>Cristina Castellini</i>	41

Transport

Report on Cargo Market by <i>Cristina Castellini</i>	45
---	----



L'INCIDENTE AEREO DELLA GERMANWINGS: QUESTIONI SALIENTI IN TEMA DI SAFETY E SECURITY

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



In seguito al tragico incidente del volo 4U 9525 della Germanwings, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) il 27 marzo 2015 ha inviato ai vettori una apposita "raccomandazione" tecnica sul rispetto della norma denominata "four - eye - rule", sinora mai formalmente riconosciuta quale standard obbligatorio a livello internazionale ⁽¹⁾.

Si tratta di una disposizione secondo la quale in occasione della momentanea assenza del comandante (o del primo ufficiale) - durante, beninteso, una fase non critica del volo - questi venga immediatamente sostituito all'interno del *cockpit* da un membro dell'equipaggio ⁽²⁾.

Nella fattispecie, appare opportuno non sottacere che la normativa europea prevede, in linea generale, la presenza continua ed obbligatoria di entrambi i piloti al controllo dei velivoli, fatte salve esigenze fisiologiche o di carattere operativo connesse alla sicurezza della navigazione.

E' tuttavia agevole osservare che l'ordinamento dell'UE se per un verso non contempla, con riguardo a tali situazioni, norme impositive del dovere di presenziare nella cabina di pilotaggio da parte di un *crew member*; per altro verso prevede l'evenienza di autorizzare, nei casi di emergenza, l'apertura (dall'esterno) della relativa porta di accesso.

(1) In servizio da Barcellona a Dusseldorf in data 24 marzo 2015.

(2) EASA Safety Information Bulletin, SIB. No. 2015/04 on authorized persons in the flight crew compartment.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In particolare, il regolamento della Commissione n. 965/2012 concernente i requisiti e le procedure sulle operazioni di volo, di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, con riferimento ai velivoli omologati con una MOPSC (configurazione operativa massima dei sedili) superiore a 19, dispone che la porta di separazione del compartimento passeggeri dalla cabina di pilotaggio, sia dotata di un cartello “*crew only*” e di un sistema di bloccaggio per impedire di aprirla senza il permesso di uno dei membri di equipaggio di condotta.

Ci si riferisce a una serie di misure predisposte dal combinato disposto del regolamento (UE) della Commissione 1178/2011 e del regolamento (UE) del Parlamento e del Consiglio 216/2008 - conformi alle prescrizioni della Convenzione di Chicago (*annex 1*) - che stabiliscono l'effettuazione di controlli medici orientati a valutare la compatibilità, attestata da certificazioni sanitarie, delle condizioni soggettive del suddetto personale, *inter alia*, psicologiche, psichiatriche e neurologiche con l'esercizio della professione aeronautica.

Giova, altresì, evidenziare che, stando ai suddetti cogenti precetti, gli accertamenti clinici devono essere annualmente eseguiti da “specialisti” la cui professionalità sia stata approvata dalle competenti autorità degli Stati membri e i vettori sono vincolati, conseguentemente, a verificare la validità dei referti conclusivi prima dell'impiego al volo.

Si aggiunga - senza alcuna pretesa di completezza sulla descrizione delle vigenti prassi di compagnia - che ai fini della determinazione del profilo attitudinale e di salute di un pilota sono previsti, a cadenza biennale, particolari *test* condotti attraverso l'utilizzazione del simulatore e capaci anche di misurare l'abilità reattiva in situazioni di stress.

In estrema sintesi, si può riassumere che su tutti i piloti grava periodicamente l'onere di dimostrare l'idoneità per l'espletamento soddisfacente delle proprie funzioni, secondo la “conformità” alle migliori pratiche di medicina aeronautica, tenuto conto del tipo di attività e del possibile deterioramento fisico e mentale dovuto all'età.

Su questo terreno, una autonoma menzione va dedicata, anche in relazione ai modelli lavorativi cui sono sottoposti i piloti, alle perplessità sollevate in ambito parlamentare europeo (ALDE - Alliance of Liberals and Democrats for Europe) sulla recente tendenza di procedere alla utilizzazione, da parte di alcune compagnie aeree europee, dei c. d. “*self-*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● *employed pilots*”, che potrebbe costituire non un semplice problema di competitività ma, evidentemente, anche un rischio in termini di *safety* collegato - seppur indirettamente - al tema affrontato in questa sede.

● In proposito, ci limitiamo a rammentare che la Commissione - come chiarito dalle note di risposta al Parlamento Europeo del 24 febbraio 2015 (E-010587/2014) e del 28 maggio 2015 (DG Move dell’8 giugno 2015, Commissioner MS Bulk) - sta accelerando il processo di modernizzazione delle condizioni d’impiego (turni di servizio e riposo) del personale del comparto aereo (i.e. EU FTL), nell’ambito del più ampio riordino legislativo inglobato nell’*Aviation Package*, in linea con i contenuti dell’Annesso 1 al “Commission Work Programme 2015 - New initiatives”, n.11), COM (2014) 910 final).

● Al di là delle anzidette previsioni che definiscono gli attuali metodi di verifica del quadro clinico di ogni singolo componente degli equipaggi e le rispettive forme contrattuali di assunzione, l’*acquis* unionale comprende ulteriori norme, segnatamente di *security*, tendenti a comprovarne anche l’irreprensibilità risultante dal pregresso *status* comportamentale.

● Infatti, il regolamento (UE) della Commissione n.185/2010 (come modificato da ultimo il 21 giugno 2014) statuisce che nei riguardi dei membri di equipaggio venga esercitato un controllo dei precedenti personali (*background check*), quale imprescindibile prerequisito per l’ottenimento del tesserino di riconoscimento di *crew member* e del documento che abilita all’ingresso in aeroporto per legittime necessità di servizio.

● Intanto, riportando il discorso sul versante delle regole di sicurezza applicabili agli aspetti di natura strutturale (*ex* regolamento UE 965/2012 e regolamento UE n. 859/2008), basate principalmente sui dettami della Convenzione di Chicago (*annexes* 6, 8, e 17), registriamo ancora che ogni aeromobile, adibito al trasporto passeggeri la cui massa certificata al decollo sia superiore a 45000 kg o la cui MOPS sia superiore a 60, deve essere equipaggiato con una porta del compartimento di condotta, che possa essere bloccata e sbloccata da ciascuna stazione pilota, nonché “progettata e approvata” per soddisfare i requisiti di aeronavigabilità.

● Vero quanto precede, è stabilito in particolare che, a seguito dell’avvio dei motori per il decollo fino al loro spegnimento dopo l’atterraggio, la



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

porta (rinforzata al fine di non essere abbattuta o perforata) deve essere chiusa e bloccata quando richiesto dalla procedura di sicurezza o dal pilota responsabile, salvo le eccezioni ammesse dal programma nazionale di sicurezza aerea, previsto dal Regolamento (CE) n. 300/2008 e dai discendenti programmi dei singoli vettori aerei.

Sicché è appena il caso di precisare che a bordo debbono essere presenti strumenti per mezzo dei quali l'equipaggio di cabina sia nelle condizioni di informare quello di condotta circa l'eventualità di attività sospette o di violazioni di *security* e che siano, inoltre, implementati sistemi di monitoraggio dell'area esterna al predetto compartimento da ciascun posto di comando, per il riconoscimento delle persone che chiedono di accedere (in quanto autorizzate) o individuare potenziali minacce.

Con riferimento alla normativa italiana, l'Enac (Circ.OPV-22, giugno 2008) ha ritenuto sufficiente - in analogia a quanto disposto da altre autorità europee "designate" - l'installazione di impianti televisivi a circuito chiuso (*Close Circuit Television System*) che possano consentire ai piloti di monitorare l'area antistante la cabina di pilotaggio mediante uno schermo adeguatamente allocato nel pannello delle strumentazioni o nelle zone ad esso adiacenti.

Tuttavia, è di manifesta evidenza poter rilevare anche nell'ambito di un più ampio scenario extra-nazionale che, in realtà, dinnanzi ad oggettive difficoltà tecniche, sia (stato) permesso a taluni vettori di utilizzare, in alternativa, uno spioncino (*spyhole*) ovvero un visore prismatico o, ancora, un pannello visore integrato ⁽³⁾.

Nel panorama delle azioni avviate a livello internazionale, spicca l'iniziativa dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) che, a seguito della tragedia della Germanwings, si è proposta di intervenire fattivamente adottando, in materia di *safety*, specifiche "raccomandazioni" su nuove misure preventive nonchè adeguate "*guidelines*" da sottoporre all'attento esame degli Stati contraenti e dei vettori aerei.

In proposito, non va dimenticato che la IATA (International Air Transport Association), attraverso lo "Statement on Germanwings 9525" del 27 marzo 2015, nel riproporre gli orientamenti espressi dall'ICAO,

(3) V. regolamento (CE) 1899/2006 Allegato III (OPS 1 Commercial Air Transportation Aeroplanes) che ha reso cogenti le JAR OPS 1 (emendamento 7 del 1.9.2004)



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

ha lasciato intravedere il senso di innegabile problematicità che caratterizza la tipologia dell'incidente della compagnia tedesca esprimendo, nel contempo, la piena consapevolezza di dover affrontare i delicati temi della sicurezza al massimo livello di "priorità" e di *performance* in ogni settore dell'industria aeronautica.

Sul piano comunitario, poi, la Commissione relativamente agli aspetti formali delle inchieste intraprese per la ricerca della verità sulle cagioni degli incidenti aerei, attraverso la pubblicazione di un *fact sheet* del 20 aprile 2015, ha inteso ribadire che le relative dinamiche devono essere accertate tramite indagini indipendenti ed eseguite in linea con le disposizioni del regolamento europeo (UE) n. 996/2010.

Nella predetta scheda si precisa testualmente che a seguito di incidenti o inconvenienti gravi dell'aviazione civile vengono formalmente avviate, in parallelo, due distinte investigazioni - soggette all'opera di coordinamento fissato dalla legislazione europea; da un lato è aperta l'inchiesta di sicurezza (amministrativa) da parte della competente autorità nazionale mentre, dall'altro, si promuove quella giudiziaria per accertare violazioni riconducibili ad una eventuale colpevolezza penale.

E' di certo significativo che in qualsiasi fase dell'inchiesta l'ente preposto alle indagini possa formulare i suggerimenti del caso alle autorità interessate degli Stati membri e dei paesi terzi e all'EASA che difatti ha promosso, nella circostanza, ogni utile intervento preventivo mirato a rafforzare la sicurezza.

In quest'ottica, una tangibile testimonianza è offerta dall'ENAC che il 1 aprile 2015 (CS n.33/2015) ha dianzi sentito l'urgenza di convocare un incontro, involgente la partecipazione d'una vasta platea di operatori aeroportuali, per l'individuazione delle più opportune misure di "mitigazione delle criticità e dei rischi emergenti dall'evento della Germanwings", costituendo un tavolo tecnico *ad hoc* con il compito precipuo di affinare, giustappunto, il grado di valutazione della "idoneità degli equipaggi di volo", nonchè le *policy* di vettore sui termini di "reclutamento, qualificazione e impiego" del personale.

Sotto questa prospettiva non è casuale che la Commissione Europea il 6 maggio 2015, abbia rivolto all'agenzia EASA la puntuale richiesta di istituire una *task force* che agisca, in esito alle indagini preliminari (*interim*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● *report*) curate dall'organo dell'autorità francese di sicurezza (BEA) territorialmente competente, al fine di individuare, nella geometria delle numerose opzioni di alchimia strategico-operativa, i possibili correttivi da apportare alle citate indicazioni tecniche (*i.e.* accesso al *cockpit* e monitoraggio medico dei piloti).

● Alla stregua delle predette considerazioni, riteniamo che valga almeno la pena di mettere in risalto - come breve spunto di riflessione sulle realizzabili, prossime innovazioni - l'ipotesi di potenziare, comunque, le misure di security "in volo", ad integrazione del dispositivo delle procedure applicate *on ground*, oramai largamente consolidate dalla regolamentazione europea - ancorché emendata nel tempo - risalente a quasi tre lustri dal catastrofico attacco terroristico alle "Twin Towers".

● Nel novero delle anzidette misure, introdotte dal regolamento (CE) n. 300/2008, art. 6 e *annex* (p. 10 e 11), sembra doveroso richiamare l'attenzione sull'addestramento di sicurezza del personale di volo dedicato alla protezione dell'aeromobile e dei suoi occupanti e sulla figura dell'*in-flight security officer*, il cui impiego potrebbe di certo realizzare non solo un valido strumento di reazione ai dirottamenti aerei, ma anche un ulteriore deterrente per qualsiasi azione di interferenza illecita a bordo.

● Sul punto della questione didattica sarebbe auspicabile - attesa la imponderabilità del genere di accadimento di cui si dibatte ⁽⁴⁾ - prevedere un maggiore impegno dei vettori ad approfondire l'attività formativa da erogare al personale di volo, attraverso la predisposizione di specifici programmi addestrativi che includano appropriate tecniche di difesa personale, di psicologia rapportata al servizio e di utilizzazione degli impianti (*e.g.* CCTV, uso dei codici di *accesso - lock, unlock* e *norm system* - della porta del *cockpit*, conoscenza delle metodiche identificative degli accessi e delle future pratiche alternative, *etc.*).

● Orbene, stando alle prime risultanze investigative pubblicate nel rapporto della citata autorità d'Oltralpe (BEA) e della procura di Marsiglia del 12 giugno 2015, resta palese l'implicazione assolutamente determinante

● (4) Tra gli incidenti apparentemente causati da atti suicidari di membri di equipaggi di condotta ("the rogue pilot theory"), si registrano il volo Egiptair 990 avvenuto il 31/10/1999 nell'Oceano Atlantico e la tragedia del Jet E-190 della Mozambique Airlines, caduto in Namibia nel novembre 2013.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● del fattore umano tra le molteplici concause della sciagura della Germanwings, in quanto provocato dal deliberato gesto suicida del copilota (Andreas Lubitz) ⁽⁵⁾.

● Qui siamo infine pervenuti, *obtorto collo*, alla paradossale constatazione che le norme di *safety* approntate per la salvaguardia delle persone a bordo di un aeromobile, nel caso di specie, siano risultate, invece, drasticamente sfavorevoli e, peraltro, decisive - un vero *punctum dolens* della vicenda in parola - per la realizzazione del disastroso atto per mano di uno *insider* "Amok-pilot".

● E ciò concorre viepiù a dimostrare, emblematicamente, che la sicurezza "assoluta", vale a dire la virtuale situazione secondo cui la potenzialità dei mezzi di difesa sia superiore alla portata di una ipotetica offesa al trasporto aereo, si è disvelata ancora una volta, in questa inaspettata ed infausta circostanza, *hélas*, un mero concetto teorico. Come corollario di un siffatto assunto, si può confermare che l'aviazione civile permane ancora oggetto di aggressioni consumate per mezzo di sempre "nuovi", "inventivi" ed inattesi *modi operandi* e che, quindi, la minaccia dovrebbe essere affrontata mediante meccanismi di difesa basati innanzitutto sullo scambio informativo inerente alle tecnologie maggiormente all'avanguardia (*cyber security, flight remote control, high - tech equipment, etc.*), sulla permanente valutazione dei rischi e sul costante monitoraggio della *compliance* delle metodologie in uso con la normativa vigente, secondo le direttive dell'ICAO (compendiate nel *security manual* - Doc. 8973/7).

● Sul fronte dell'impegno strategico dell'Unione la Commissione, effettuando rigorose ispezioni presso gli Stati membri (*ex art. 13 del reg. UE n. 72/2010*), svolge indubbiamente un ruolo fondamentale per costituire un solido sistema di sicurezza ed ergo garantire che le disposizioni comunitarie siano attuate in maniera integrale, armonizzata e corretta.

● Difatti, conviene conclusivamente annotare che, sebbene nell'Unione Europea continui a essere assicurato un elevato livello di *security*, nei casi più "gravi di inosservanza o di prolungata omissione di correzione o di recidiva" nei confronti dei paesi inadempienti saranno sistematicamente istruiti i conseguenti procedimenti sanzionatori, come potrebbe verificarsi rispetto alle responsabilità, ove effettivamente riscontrate, ascrivibili al coinvolgimento della compagnia aerea tedesca Germanwings.