

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

Aprile 2014 - N. 2 anno IV

Marine

Mutamenti strategici nel 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali di <i>Cristina Castellini</i>	3
Clausolari internazionali per l'assicurazione di corpi di nave: non solo ITCH.... di <i>Alessandro Morelli</i>	5
International Union of Marine Insurance: il Mercato Corpi di <i>Massimo Fiasella Garbarino</i>	11
International Union of Marine Insurance: il Mercato Merci di <i>Massimo Nicola Spadoni</i>	14
Regolamento CE n.392/2009 – Responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente di <i>Rocco Bozzelli</i>	16

Aviation

Civil RPAS in European Union Airspace - The road to integration by <i>Peter van Blyenburgh</i>	21
Liquidi a bordo: le nuove regole per gli aeroporti europei di <i>Doriano Ricciutelli</i>	33
The European Parliament voted for the revision of the EU legislation on air passenger rights di <i>Alessandra Laconi</i>	39

Transport

Osservazioni della Commissione europea sui costi minimi di autotrasporto di <i>Isabella Colucci</i>	42
--	----



aprile 2014 - numero 2 p. 33

L IQUIDI A BORDO: LE NUOVE REGOLE PER GLI AEROPORTI EUROPEI

*Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC*



Dallo scorso 31 gennaio 2014 è entrato in vigore nell'Unione Europea (nonchè in Norvegia, Islanda e Svizzera) il regolamento (UE) n. 246/2013, che ha introdotto importanti novità nella disciplina dei LAG's (*liquids, aerosols and gels*) nelle aree sterili degli aeroporti e nelle cabine degli aeromobili.

Appare preliminarmente utile rammentare che le norme di security riguardanti il suddetto genere di prodotti vennero adottate a seguito di un piano terroristico, sventato dalle forze di polizia del Regno Unito nell'agosto 2006, che prevedeva la realizzazione di attentati contro aerei di bandiera britannica utilizzando ordigni esplosivi in forma liquida.

Nell'immediatezza di eventi invero allarmanti, la Commissione ha, infatti, emanato il regolamento (CE) 1546/2006 che può considerarsi, in effetti, come il primo atto autonomo - rispetto ai precedenti strumenti comunitari, a vocazione più generale in materia di sicurezza⁽¹⁾ - finalizzato esclusivamente alla tutela del trasporto aereo europeo da un siffatto, singolare *modus operandi* criminale.

E' facile quindi comprendere che, nella contingenza della particolare minaccia e alla luce della materiale impossibilità degli apparati radiogeni di rilevare gli esplosivi nei liquidi, sia stato deciso, sin dalla genesi del predetto provvedimento, l'applicazione di prescrizioni fortemente restrittive a carico dell'utenza, salvo minime eccezioni (limitazione fino a 100 ml all'interno di recipienti inseriti in sacchetti di plastica trasparenti e richiudibili, STEB's (*security temper - evident bag*) nonché il monito -

(1)Vedi i regolamenti (1^a generazione sulla security aerea) (CE) 2320/2002.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- raggio della loro incidenza sulla qualità dei servizi offerti ai passeggeri
- (2).
- Successivamente, non prive di interesse sembrano le ulteriori iniziative
- dell'Unione Europea utilmente orientate, da un lato, a rivedere in manie-
- ra continuativa quella stessa legislazione predisposta ad hoc – in quanto
- paradigmaticamente *incident driven* (3) - e, dall'altro, a sostenere lo svi-
- luppo delle tecnologie più avanzate per mitigare, ove possibile, i consi-
- derevoli disagi degli operatori e, soprattutto, dei passeggeri nel difficile
- impatto con i nuovi precetti.
- Prescindendo dall'analisi delle numerose modifiche apportate al citato
- regolamento 1546/2006 (correlato al regolamento (CE) 622/2003, ri-
- servato), vale almeno la pena annotare qualche aspetto saliente del suo
- iter normativo.
- Intanto, s'impone precisare che l'originario pacchetto delle misure sui
- liquidi viene inglobato, *tel quel*, nel regolamento (UE) n. 185/2010(4)
- ben integrandosi con le altre procedure sistematicamente collegate alla
- materia (e.g. le forniture di bordo, i dispositivi di rilevazione ad hoc,
- LEDS (*liquids explosive device system*), il riconoscimento dei paesi ex-
- tra-UE rilevanti ai fini dell'applicazione di specifiche deroghe ai control-
- li, etc).
-
- Senonché, ci accorgiamo agevolmente che il regime dei LAG's entra, ipso
- facto, nel novero delle disposizioni particolareggiate per l'attuazione
- delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile,
- fissate dal regolamento (CE) 300/2008 ma, con la peculiarità, che tale
-
- (2) Vedi la risoluzione PE P6_TA (2007) 0374 del 5/9/2007; le deroghe concernono gli
- alimenti per neonati, per fini dietetici e medicali; esoneri in termini quantitativi sono
- previsti per categorie di "addetti ai lavori" come i membri di equipaggio e il persona-
- le aeroportuale.
- (3) Dopo i fatti dell'11/9/2001, analogamente, l'azione dello shoe bomber, nel dicembre
- 2001 e le spedizioni dallo Yemen di pacchi bomba (30/10/2010) nascosti nei toner
- di stampanti hanno innescato l'adozione di misure specifiche per migliorare, rispetti-
- vamente, il controllo delle calzature (vedi COM (2010) 311 definitivo) e delle merci
- (vedi COM (2013)0523 final.
- (4) Il regolamento 300/2008 (che "inaugura" la codificazione di 2^ generazione sulla
- security aerea) istituisce le norme comuni abrogando (ex art. 23) il regolamento
- 2320/2002; si vedano anche i regolamenti 357/2010 e 358/2010 che modificano
- l'allegato al regolamento 185/2010 nella materia dei LAG's; il regolamento n.
- 185/2010 ha abrogato il regolamento n. 820/2008 che ha abrogato il regolamento
- 622/2003(cit) (modificato 14 volte).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● fonte primaria, in realtà, non contempla alcun puntuale riferimento alla
● trattazione dell'argomento.

● Nel frattempo, sul terreno delle scelte comunitarie, rileviamo che le
● proposte della citata Istituzione, indirizzate a rivisitare le disposizioni
● attinenti ai sistemi di controllo dei liquidi, hanno fatto leva non soltanto
● sulle esperienze acquisite, a livello europeo, nel campo della ricerca
● svolta dal Technical Task Force (TTF) dell'ECAC (AVSEC doc.4704 - otto-
● bre 2008) e soprattutto dall'industria, ma si sono basate anche sulle co-
● noscenze di settore recepite su scala globale ⁽⁵⁾.

● Ciò detto, ci preme evidenziare che nello spirito di liberalizzazione che
● caratterizza l'impianto legislativo sul trasporto dei liquidi - classificabi-
● li, vero quanto precede, come articoli proibiti *de facto* - la Commissione
● ha svolto un ruolo assai determinante, privilegiando, in sintesi, l'opzio-
● ne rivolta al perfezionamento delle tipologie di controllo piuttosto che
● esigere, *tout court*, proibizioni gravose, in termini quantitativi, delle
● componenti del bagaglio a mano ⁽⁶⁾.

● Posto, inoltre, che una imposizione generalizzata delle verifiche sui li-
● quidi avrebbe sicuramente compromesso l'operatività degli aeroporti
● europei, è stato molto opportunamente adottato dall'UE un approccio
● improntato, nel periodo transitorio, alla gradualità degli interventi - an-
● che in ossequio al noto principio del "*one stop security*" - ma offrendo la
● garanzia di mantenere la protezione del trasporto secondo i consolidati
● *standard* e, in parallelo, accordando ogni consentita facilitazione aero-
● portuale ⁽⁷⁾.

● Orbene, è tempo di riportare il discorso sui contenuti principali del re-
● golamento (UE) n. 246 del 19 marzo 2013⁽⁸⁾ di cui abbiamo riferito in
● premessa. Innanzitutto, possiamo subito constatare l'inserimento
● nell'articolato - e per la prima volta - dell'obbligo della verifica, median-
● te apparecchiature di ultima generazione, dei LAG's di volume superio-
● re a 100 ml, da utilizzare durante il viaggio ai fini medici o per un regi-
● me dietetico speciale, "ivi compresi gli alimenti per neonati".

● (5)Vedi il *considerando* n. 6 del regolamento 272/2009 e il regolamento (CE) 820/2008,
● p. 4.1.1.1.f).

● (6)Vedi i regolamenti (UE) 720/2011 e 297/2010 nonché il doc. 5877/13 del Consiglio
● UE; non sono previste limitazioni per i bagagli da stiva.

● (7)Vedi il regolamento (UE) 245/2013 della Commissione; vedi anche la relazione della
● Commissione COM(2013) 0523 final, parte III, pag. 2.

● (8)Vedi anche il regolamento 245/2013 che modifica il regolamento 272/2009.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In secondo luogo, la *novella* obbliga l'effettuazione del controllo dei liquidi, al seguito dei passeggeri in transito provenienti da Stati UE e extra-UE, acquistati negli esercizi commerciali (*duty free shop*) situati nelle SRA (*security restricted areas*) di qualsiasi aeroporto (o a bordo di aeromobili) a condizione che siano sigillati negli anzidetti sacchetti STEB, che conservino all'interno la prova che l'acquisto stesso sia avvenuto in quelle predette aree ⁽⁹⁾.

Conviene altresì chiarire che, sul piano testuale, non cambia - ed è ormai un *leitmotiv* - la previsione dell'esenzione dal controllo dei LAG's di volume inferiore o equivalente a 100 ml inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità inferiore a un litro; aggiungiamo che si continua a stabilire che le anzidette sostanze debbano essere presentate ai *checkpoint* di sicurezza separatamente dal restante bagaglio a mano, anche se non saranno sottoposte allo *screening* con gli appositi "analizzatori" dei liquidi ⁽¹⁰⁾.

Sul versante del coordinamento interdisciplinare, l'impianto regolamentare sui LAG's resta, poi, del tutto indipendente dal sistema delle istruzioni, sostanzialmente analoghe *ratione materiae*, connesse alla *safety* aeroportuale e, segnatamente, il trasporto delle merci pericolose (*i.e.* prodotti liquidi accettabili in cabina) di cui è mantenuta impregiudicata l'esecuzione ⁽¹¹⁾.

In tale cornice, preme incidentalmente avvertire che, in caso di situazioni emergenziali, gli Stati membri possono ricorrere alla adozione di misure più severe rispetto alle citate norme fondamentali comuni, secondo i dettami dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 e, dunque, intervenire disponendo un inasprimento delle procedure di controllo dei liquidi e, finanche, il divieto assoluto del relativo caricamento a bordo. A ben guardare, la normativa or ora esposta, pur non presentando particolari problemi interpretativi, offre al lettore qualche spunto di critica per il modo in cui è stata formulata la definizione di LAG's che, stando alla lettera dell'enunciato, oltre a richiamare un'incompleta elencazione di ordine nomenclatorio, poco perspicuamente recita "ogni altro prodotto di analoga consistenza" (nota ENAC del 4 febbraio 2014).

(9) Vedi allegato, p. 2 che modifica il regolamento n. 185/2010 (capo 4, p. 4.1.2.2); vedi la nota illustrativa (FAQ) e il cartello informativo ENAC del 4/2/2014.

(10) Vedi l'Allegato, punto 2 che modifica il regolamento 185/2010 (capo 4 p.4.1.3).

(11) Vedi l'Annesso 18 ICAO, IATA - DGR e Regolamento aereo delle merci pericolose dell'ENAC (ottobre 2011).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Del resto, si deve riconoscere sul punto che anche la lista degli articoli proibiti non può risultare esaustiva considerata l'estesa gamma - evidentemente suscettiva di continue variazioni - degli oggetti da qualificare come vietati (*rectius*, inammissibili) e, pertanto, viene affidata *de rigueur* all'esclusivo convincimento discrezionale dello *screeener* la soluzione pratica dei casi incerti come peraltro sancito, beninteso, per ogni singola modalità di controllo (passeggeri, bagagli da stiva e merci).

Dopodiché, spostando la nostra disamina sul campo del *risk assessment*, una riflessione va sicuramente riservata al recente incremento del numero degli atti di interferenza illecita tentati nei confronti - e non soltanto - del trasporto aereo, attraverso l'utilizzazione, proprio, di esplosivi liquidi (propriamente detti e *similia*).

A titolo meramente esemplificativo, muoviamo dalla cognizione dell'allarme (datato 6 febbraio 2014) lanciato dal Dipartimento di Stato USA alle Compagnie aeree che hanno operato voli verso la Russia in occasione delle Olimpiadi di Sochi, alle precedenti note (del 6 agosto 2013) della TSA (Transportation Security Administration) che hanno preannunciato attacchi terroristici in Yemen con impiego di esplosivi liquidi - asseritamente - non rilevabili con le apparecchiature disponibili⁽¹²⁾, fino, da ultimo, all'estrema frontiera della fantasia degli odierni *kamika-ze*, rappresentata dai cosiddetti B.B.I.E.D.s (*Body-Borne Improvised Explosive Devices's*), ovvero sia i congegni esplosivi improvvisati ed occultati in protesi artificiali o all'interno del corpo umano.

Al riguardo, la Commissione ha pubblicato il 26 aprile 2013 un documento⁽¹³⁾ "20 years of the single market achievements in transport", nel quale focalizzando con acuta lungimiranza la suddetta problematica, preannuncia le iniziative da assumere nel comparto della sicurezza "to keep the check relevant to the threat", e soddisfare, nel contempo, l'esigenza di poter disporre dei "latest scanners and liquid explosives detection systems".

(12) Si prevedeva l'uso di esplosivi celati in tubetti di dentifricio; in molti paesi dell'area arabica fu presa la decisione di chiudere temporaneamente anche sedi diplomatiche e consolari statunitensi.

(13) *Mobility and transport DG, page 22 "Quick and effective airports"*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E' appena il caso di sottolineare che, a livello internazionale, in occasione della 38^a sessione dell'Assemblea Generale dell'ICAO, che si è tenuta a Montreal dal 22 al 24 ottobre 2013, la tematica di cui si discute ha formato oggetto di mirati approfondimenti da parte del Executive Committee (EX/52), che ha concluso i lavori promuovendo un'azione comune degli Stati contraenti, volta giustappunto a eliminare progressivamente le restrizioni in argomento e a supportare il diritto dei passeggeri a una informazione adeguata.

Alla stregua delle suesposte premesse, ben comprendiamo la *ratio* ispiratrice del summenzionato regolamento n. 246 nella parte in cui la Commissione si è impegnata a riesaminare la "situazione" entro la fine del 2014 e a definire - *hélas*, come in precedenza⁽¹⁴⁾ - una *road map* per conseguire l'obiettivo della completa soppressione dei cennati limiti inerenti al trasporto dei liquidi entro il 31 gennaio 2016⁽¹⁵⁾.

In tale ottica, si può quindi - auspicabilmente - confidare non soltanto che vengano implementati, in maniera armonizzata e rispettando il cronogramma di azione, speciali e sofisticati sistemi capaci di assicurare un efficace controllo simultaneo di minacce eterogenee ("ad es. esplosivi solidi e liquidi") - come evocato dal regolamento (UE) n. 246/2013 - ma che, parimenti, sia incentivato lo sviluppo del fattore umano quale elemento indispensabile, *par excellence*, alla *sicurezza* dell'aviazione civile⁽¹⁶⁾.

Quanto alle esigenze nazionali, rimane, infine, un cenno per segnalare l'assoluta urgenza di integrare il manuale della formazione (allegato alla circolare SEC 5 dell'ENAC e pubblicato il 7 gennaio 2013) per l'aggiornamento del *training*, che deve essere erogato in favore dello *staff* aeroportuale interessato - *in primis*, dei supervisori e degli addetti allo *screening* dei LAG,s - con specifico riferimento all'acquisizione delle nuove metodologie di controllo e alla preparazione professionale in funzione di un impiego ottimizzato dei sistemi LEDS⁽¹⁷⁾.

(14)Vedi il regolamento 720/2011, *considerando* n. 7.

(15)Termine in cui i LEDS devono soddisfare i più elevati (n.2) *standard* di efficienza.

(16)Vedi regolamento (CE) n. 300/2008, art.3, sub2).

(17)Vedi Enac SEC 07 del 23 ottobre 2013 sul riconoscimento dei dispositivi LEDS.