

# 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

ottobre 2016 - N. 4 anno VI

### Marine

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| IL CASO HANJIN. RISVOLTI ASSICURATIVI NELLA COPERTURA DELLE MERCI<br>di <i>Paolo Lovatti</i> | 3  |
| RIFLESSIONI SUL "CASO HANJIN"<br>di <i>Alfredo Dani</i>                                      | 9  |
| THE MARINE INFRASTRUCTURE IN IRAN: A LOOK BEHIND THE SCENE<br>by <i>Max Roger Zaccar</i>     | 14 |

### Aviation

|                                                                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| LO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA DOPO I TRAGICI<br>ATTENTATI DI PARIGI E BRUXELLES<br>di <i>Doriano Ricciutelli</i>                       | 24 |
| AIR CARRIER LIABILITY IN THE EVENT OF ACCIDENTS AND PASSENGERS'<br>RIGHTS: THE EUROPEAN COMMISSION GUIDELINES<br>by <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i> | 31 |

### Transport

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| FINE ART INSURANCE<br>by <i>Massimo Spadoni</i> | 35 |
|-------------------------------------------------|----|



## L'LO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA DOPO I TRAGICI AT- TENTATI DI PARIGI E BRUXELLES

*Doriano Ricciutelli*  
*Istruttore certificato dell'ENAC*



L'8 luglio 2016 la Commissione ha pubblicato la relazione annuale per il Parlamento europeo e il Consiglio sull'attuazione del regolamento (CE) 300/08, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (COM(2016)454 final).

Nel novero dei punti salienti riferiti dalla nota introduttiva del documento, preme preliminarmente evidenziare la segnalazione circa l'elevato numero di allerta registrati a seguito dell'incidente aereo della Compagnia Metrojet sul Sinai e dei tragici attacchi terroristici di Parigi nonché, in parallelo, le scelte strategiche unionali mirate a potenziare le metodologie per il rilevamento degli esplosivi nel corso dei controlli di passeggeri e delle merci.

Orbene, allo scopo di bilanciare gli interessi condivisi della comunità, per un verso, connessi alla sfera delle facilitazioni aeroportuali, della ottimizzazione dell'efficienza operativa e della protezione della privacy e, per altro verso, orientati a migliorare gli standard di security, si conferma la tendenza dell'UE, attraverso il suo esecutivo, a sostenere una policy volta a privilegiare un approccio basato sulla analisi (permanente) del rischio. Del resto, i rapporti sinora stilati dagli ispettori comunitari riguardanti il vaglio delle "Autorità competenti" dei paesi membri e degli "scali aerei" ribadiscono la notevole crescita del grado complessivo di *compliance* raggiunto dagli Stati nell'esecuzione dei programmi nazionali di sicurezza mediante la messa in atto di misure assolutamente in linea con la normativa europea vigente (si veda MAT, ottobre 2013, infra pag. 45).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In proposito, va precisato che sulla scorta dell'iniziativa "Legiferare meglio" (COM(2015) 216 final) <sup>(1)</sup>, le regole di settore sono state recentemente aggiornate con l'adozione di "atti giuridici consolidati", segnatamente, il regolamento (UE) 2015/1998 e la decisione (C) 2015/8005 (in vigore dal 1° febbraio 2016) in sostituzione della precedente disciplina ripetutamente emendata e rettificata (discendente, rispettivamente, dal regolamento (UE) 2010/185 e dalla decisione (C) 2010/774).
- Sul piano dell'ordinamento interno l'ENAC ha provveduto, conseguentemente, ad emanare la seconda edizione (1° emendamento) del programma nazionale di sicurezza, suddividendo l'articolato nella parte A esplicativa delle disposizioni del regolamento 2015/1998 e nella parte B (controllata non classificata) riferibile ai contenuti della decisione 2015/8005.
- Focalizzando ancora il lavoro della Commissione notiamo che, pur avendo accertato il pieno rispetto dell'obbligo di garantire "una frequenza minima" di visite delle suddette "Autorità" presso i rispettivi aeroporti, si continua a riscontrare qualche lieve "difficoltà" da parte di alcuni Stati nell'attività di monitoraggio sull'implementazione dei piani di security relativi ai "vettori stranieri" e agli "organismi regolamentati".
- Al riguardo, giova peraltro rappresentare che la banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di forniture (UDSCS), contando ben quattordicimila voci concernenti agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti e organismi ACC3, costituisce l'unico strumento "legale primario" utilizzabile per la consultazione in caso di accettazione via aerea delle spedizioni.
- Quanto invece alle ispezioni (in totale 20) sugli aeroporti svolte dalla Commissione nel periodo in esame (2015), attese alcune, seppur modeste, perduranti carenze - dovute principalmente al fattore umano - nell'assolvimento dei compiti di screening di bagagli a mano dello staff e di merci, nonché del search degli aeromobili, si invitano gli Stati interessati a perseguire un virtuoso percorso nell'affinamento dei procedimenti del controllo di qualità all'interno dei singoli comparti maggiormente deficitari, sulla base dei dettami del regolamento (UE) 2010/18.

(1) L'accordo interistituzionale è in vigore dal 13 aprile 2016.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui, si annoti che accanto al processo di correzione dei gap accertati, la Commissione svolge in via continuativa un ruolo fondamentale di supporto tramite il previsto sistema di "valutazione inter pares", teso ad assistere le pertinenti autorità nazionali nella ricerca di ogni utile soluzione alle diverse problematiche sollevate in sede ispettiva.

In relazione alle azioni correttive è bene rammentare che si sono definiti trentasette fascicoli (ventotto per gli aeroporti e nove inerenti alle autorità nazionali) e, a riprova comunque della soddisfacente osservanza in generale della normativa di security, non è stato avviato dalla Commissione alcun iter sanzionatorio ai sensi dell'art.15 del regolamento (UE) 2010/72, applicabile nelle circostanze in cui le carenze siano da reputarsi gravi nella misura da compromettere i parametri di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione.

Si soggiunga che sono stati altresì raggiunti significativi risultati in termini di innovazione tecnologica impiegabile alle metodiche dei controlli di sicurezza. In particolare rileva, inter alia, la sperimentazione circa l'utilizzo di una nuova tipologia di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (*threat image projection*), nonché l'uso di software per apparati di screening capaci di consentire il passaggio automatico dei bagagli a mano non contenenti articoli proibiti (auto-clear software).

Si ricava, poi, dalla relazione in oggetto - rispetto ai precedenti dossier - un elemento del tutto inedito che sta nell'esame dello studio di fattibilità della esternalizzazione ad "agenzie nuove o esistenti" delle ispezioni UE nel campo della sicurezza aerea e marittima (per quest'ultima si veda il recente regolamento (UE) 2016/462 del 30 marzo 2016).

Invero, sembra acclarato che, dal confronto con le possibili alternative allo "status quo" delle odierne procedure ispettive poste in essere dai funzionari europei incaricati di tali incombenze, il predetto studio tenda a certificare l'attendibilità dell'attuale sistema avvalorando la competenza, l'organizzazione e la supervisione della Commissione europea.

Sul versante della policy europea per la lotta al terrorismo e ai reati di carattere internazionale a protezione del traffico aereo, è possibile ravvisare un notevole progresso nella istituzione del regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico (merci e posta aerea) ACI, grazie soprattutto all'impegno collaborativo della Commissione con gli Stati membri e alla stretta cooperazione delle autorità doganali nell'ambito del gruppo di lavoro internazionale congiunto ICAO/WCO.





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Inoltre, sull'analogo fronte di intervento di salvaguardia dell'aviazione civile, rappresenterà, a nostro avviso, un ulteriore rafforzamento dell'intelligence tramite verifiche avanzate di frontiera nei confronti dei passeggeri, l'applicazione della direttiva (UE) 2016/681 del 27 aprile 2016 sull'uso dei dati del codice di prenotazione PNR (*passenger name record*) ai fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei gravi delitti.

In virtù del nuovo strumento le compagnie aeree dovranno fornire i PNR per i voli in arrivo o in partenza (extra-UE) alle autorità nazionali di contrasto delle attività illecite connesse ai citati fenomeni criminali e il cui trattamento consentirà di individuare persone ancora non sospettate di attività delittuose o di valutare i passeggeri prima dell'arrivo o della partenza in relazione a criteri di rischio prestabiliti o di utilizzare i dati in indagini specifiche.

Nell'ottica di tutelare i diritti fondamentali alla protezione dei dati personali, al rispetto della vita privata e alla non discriminazione, la direttiva in questione prescrive una serie di limitazioni al trasferimento, al trattamento e alla conservazione dei dati stessi.

Nello specifico, circostanziate disposizioni vietano la raccolta e l'uso di dati sensibili, dettano i termini temporali per lo *storage* delle informazioni (cinque anni) prevedendone la mascheratura (dopo sei mesi), obbligano alla puntuale informazione dell'utenza e all'istituzione di "unità d'informazione sui passeggeri" (PIU) responsabile della gestione e della protezione dei dati.

Si consideri che la direttiva contempla anche l'opzione per gli Stati membri di estendere ai voli intra-UE l'applicazione delle norme in essa contenute, previa formale notifica alla Commissione, nonché di procedere all'assunzione e al trattamento dei dati PNR provenienti da operatori economici diversi dalle vettori aerei, come le agenzie di viaggio, i tour operator che forniscono allo stesso modo servizi di prenotazione dei voli o, entro certi limiti di compatibilità legislativa, da imprese di trasporto diverse da quelle previste nella direttiva.

Inoltre, tenuto conto che la maggior parte degli Stati membri fa già uso dei dati PNR trasmessi alla polizia o ad altre autorità ai sensi del diritto nazionale, il sistema PNR dell'UE permetterà, come assoluto valore aggiunto, di uniformare le disposizioni nazionali e, dunque, di evitare l'incertezza giuridica e le lacune nella sfera della sicurezza.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Non ha evidentemente stupito la constatazione tratta dalla relazione de qua, secondo cui “l’aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i gruppi terroristici” allorché l’aeroporto belga di Zaventem (Bruxelles) il 22 marzo 2016 è stato fatto oggetto di un attacco armato da parte di un gruppo di kamikaze che ha devastato la sala partenze internazionali, uccidendo diciassette persone e ferendone più di ottanta.

Vero è che il 28 luglio 2016 un simile assalto terroristico suicida perpetrato con ordigni esplosivi ha avuto luogo nello scalo aereo internazionale Ataturk di Istanbul (Turchia), provocando il decesso di quarantatré persone e il ferimento di ben duecentoquaranta.

Si tratta, riflettendoci, degli ennesimi esempi di una preferenza delle attuali formazioni terroristiche per le incursioni contro soft target localizzate anche nei terminal aeroportuali <sup>(2)</sup>, ambiti rispetto ai quali la legislazione europea della security non dedica alcun capitolo ad hoc e la cui materia è codificata soltanto dai piani riservati dei singoli Stati.

Pertanto, visto il carattere globalizzato della minaccia, riteniamo convenientemente che sia giunto il momento di armonizzare i modus operandi nazionali di law-enforcement e, nel contempo, di ampliare la gamma delle plausibili misure di difesa, includendo un apposito spazio normativo, in primis, nel regolamento (CE) n. 300/08, rivolto a prevenire la commissione di azioni di interferenza illecita nei luoghi pubblici delle aerostazioni comunitarie.

A tale riguardo - sebbene da una visuale internazionale - ci soccorre un documento (A39-WP/3101 EX/113 del 9/8/16) promosso dalla Federazione Russa, giustappunto, sul tema delle misure per la sicurezza da implementare nelle zone di *landside* e ricompreso nell’agenda (item 16) del Comitato esecutivo della 39<sup>a</sup> sessione dell’Assemblea dell’ICAO, che si è tenuta dal 27 settembre al 7 ottobre 2016.

Ebbene, suscita sicuro interesse per gli addetti ai lavori la circostanza che il predetto “working paper” potrà offrire, in prospettiva, uno spunto programmatico rilevante per una futura decisione del citato Alto Consesso di innalzare il livello degli attuali Standards e Raccomandazioni del paragrafo 4.8.1 e 4.8.2 dell’Annesso 17 della Convenzione di Chicago, nonché di introdurre un rinnovato Standard 4.8.3 sugli equipaggiamenti finalizzati ai controlli preliminari dei passeggeri, dello staff e degli altri soggetti che accedono nei terminal.

(2) In precedenza: 24 gennaio 2011 Domodedovo Airport (Russia) e 18 luglio 2012 aeroporto di Burgas (Bulgaria).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul terreno più squisitamente pratico, osserviamo che, nella sostanza, le informazioni del documento russo potranno senza dubbio contribuire anche alla produzione di *guidance material* da inserire nel Manuale di sicurezza per l'aviazione (Doc.8973, restricted) giunto alla nona edizione, aggiornata all'emendamento n. 14 del 14 novembre 2014 del summenzionato Annesso 17.

Nel dettaglio, vale perciò la pena di riportare i **passaggi salienti del documento WP/310 che richiama i requisiti di base nella security aerea, adottati nella fattispecie dalla Federazione Russa, vale a dire l'Ordinanza n. 40 del ministro dei Trasporti.**

**In una logica di minimizzazione dei possibili rischi derivabili da siffatte aggressioni terroristiche non coinvolgenti le zone sterili, si raccomanda testualmente un regime di security con posti di controllo iniziali (ovverosia i punti di entrata dei terminal) attrezzati con installazioni televisive X-ray, metal detectors e rilevatori di esplosivi per passeggeri, personale e pubblico per l'effettuazione di uno screening preliminare di tutti coloro che entrano all'interno delle facility, le cui porte d'ingresso vengono sorvegliate in via continuativa a mezzo di video-camere e sistemi software/hardware di elevato profilo tecnologico.**

Dal punto di vista operativo e di ottimizzazione dei servizi, si apprende, per tabulas, una procedura intesa a stabilizzare il carico di lavoro di ciascuna postazione di controllo nell'ordine di 180 passeggeri all'ora, onde contenere la congestione del traffico alle partenze. Ciascuna persona è anticipatamente informata sull'obbligo di posizionare i propri apparati elettrici trasportati (i.e. computer, tablet, apparati video-fotografici, ecc.) all'interno del proprio bagaglio in guisa da poter essere rimossi agevolmente in caso di necessità.

In conclusione, l'elaborato della Federazione Russa intende proporre una ricetta per prevenire potenziali atti di interferenza al trasporto aereo presentando moduli di condotta e protocolli sempre correlati al suindicato Ordine ministeriale n. 40, in cui si legge, verbatim: categorizzazione degli aeroporti, valutazione della relativa vulnerabilità e approvazione delle competenti autorità dei piani contenenti l'esatta individuazione delle aree di *landside* abbinate al corrispondente pacchetto di misure tecniche e di difese fisiche.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Si è del parere che queste misure potrebbero essere combinate con ulteriori provvedimenti altrettanto vantaggiosi in termini di contrasto, come la riduzione della prevedibilità dei controlli incrementando la varietà e la randomizzazione dei metodi di screening (e.g. checkpoint iniziali non solo in sostituzione di quelli centrali ma anche semplicemente aggiunti a quest'ultimi), il potenziamento del pattugliamento (non di routine), anche con unità cinofile anti-esplosivo, su strade e presso le stazioni ferroviarie, i posteggi taxi e i parcheggi adiacenti ai terminal), il *profiling* incentrato sull'etnia (e non soltanto) dei viaggiatori e l'analisi comportamentale svolta mediante tecniche d'avanguardia di rilevamento (*behaviour detection techniques*).

Pertanto, può infine affermarsi che ferma restando, beninteso, l'indubbia validità dell'apporto che il documento ICAO testé commentato sarà in grado di fornire, non può sottacersi - come dianzi detto - l'urgenza di addivenire a un serio approfondimento dell'intera questione nelle opportune sedi comunitarie e di esplorare ogni possibile via per scongiurare drammatici eventi simili a quelli vissuti <sup>(3)</sup>.



(3) Si veda AVSEC Doc 9001/S8604 del Comitato Avsec del 21-22 settembre 2016 (Agenda item 1: "Landside security") sul cui tema la Commissione ha preannunciato un evento il 26 ottobre 2016.