

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno XII Numero 2
Year XII, No. 2

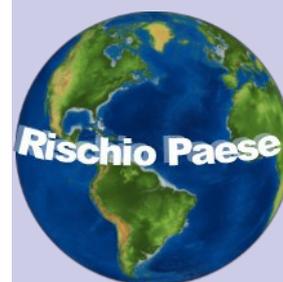
Aprile 2022
April 2022

L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI

ALBERTA FRONDONI
Avvocato Genoa Chambers



Rubrica di
Paolo Quercia



La disciplina legale

Nell'ambito delle assicurazioni marittime, la 'Polizza Corpi' rientra fra le assicurazioni contro i rischi di danni a cose. In particolare, oggetto primario della copertura de qua è il bene 'nave', ovvero lo scafo con tutte le sue pertinenze ed accessori (ad es., scialuppe di salvataggio, ancore, ecc.: cfr. art. 246 cod. nav.), l'apparato motore con i relativi apparecchi ausiliari e le dotazioni di consumo (ricordiamo qui la definizione di nave data dall'art. 136, 1°, cod. nav.: "qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca di diporto, o ad altro scopo"): in virtù di pattuizione speciale "possono altresì esservi comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave" (cfr. art. 515 cod. nav.). Una siffatta copertura ha, dunque, come scopo quello di indennizzare il soggetto contraente

(in generale, il soggetto che ha un interesse assicurabile, scaturente dalla sua relazione giuridico-economica con il bene: in pratica, l'armatore e/o il proprietario della nave) nel caso del verificarsi di uno dei rischi assicurati (in genere, i sinistri della navigazione) da cui derivino danni materiali e diretti alla nave (perdita totale e/o avarie particolari e/o danneggiamenti parziali) intesa come sopra, cioè come un bene composto (da qui la diffusa definizione della assicurazione della nave come "assicurazione corpo e macchine" ovvero "Hull & Machinery" e/o 'assicurazione corpi').

A tale fattispecie di copertura si applicano la disciplina speciale prevista nel codice della navigazione del 1942 (artt. 514 e ss.) e quella generale civilistica in tema di con-





L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

tratto di assicurazione (in virtù del rinvio contenuto nell'art. 1885 cod. civ.: *"le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo, per quanto non è regolato dal codice della navigazione"*).

La polizza 'corpi' costituisce la prova scritta del contratto (cfr. art. 1888 cod. civ.) ed è spesso preceduta da una 'nota di copertura provvisoria', ovvero una dichiarazione scritta unilaterale, sottoscritta dalla (sola) Compagnia.

In base ai principi generali, nella fase di stipula della polizza 'corpi' avranno importanza – tra le dichiarazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 1892 e 1893 cod. civ. – quelle relative alle caratteristiche della nave (età, classe, tipologia, ecc.), al suo stato di navigabilità e al tipo di navigazione cui la stessa è destinata, nonché tutte quelle informazioni relative al contraente e/o all'assicurato che possano influire sulla valutazione dei fattori di rischio fatta dalla Compagnia (affidabilità di tale soggetto sul mercato, precedenti sinistri occorsi, regolarità dei pagamenti, ecc.); e – nella vigenza del contratto – sarà, parimenti, obbligo del contraente e/o assicurato comunicare tutte le circostanze di aggravamento del rischio (cfr. artt. 1898 cod. civ.), tenendo però presente le differenze al riguardo previste dall'art. 522 cod. nav., per cui l'aggravamento rileva solo se dovuto a 'fatto dell'assicurato', cioè collegato ad una condotta volontaria di quest'ultimo (che, inoltre, non ha alcun obbligo di 'immediato avviso' alla Compagnia 'dei mutamenti che aggravano il rischio').

Sempre ai sensi dell'art. 552 cod. nav., l'eventuale aggravamento del rischio non rileva, in relazione ad alcun aspetto del contratto di assicurazione (e, quindi, *"l'assicuratore risponde"*), se derivi *"da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, ovvero dipenda da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponde"* (in relazione a quest'ultima ipotesi, la dottrina ha preso ad esempio *"la decisione di affrontare il mare aperto, pur essendo stato lo scafo danneggiato da un urto"*).

Va precisato che, nelle assicurazioni marittime in genere (e, quindi, anche in quella 'corpi'), è consentito il c.d. '*rischio putativo*', in quanto – in deroga all'art. 1895 cod. civ. – si prevede la validità (e non la nullità) del contratto anche quando *"il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, se la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro"* non era ancora pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede ordine di assicurazione (art. 514 cod. nav.): sarà, dunque, onere dell'assicurato che reclami un indennizzo per un sinistro già verificatosi prima della stipula, dimostrare che nel luogo di quest'ultima la 'notizia' rilevante ai sensi dell'art. 514 cod. nav., non era ancora pervenuta ('bypassando' il disposto dell'art. 514, 2° comma cod. nav. per cui, a tutela degli Assicuratori e per evitare frodi a loro danno, *"si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti"*).

Quanto alla delimitazione del rischio nell'ambito (anche) dell'assicurazione 'corpi', l'art. 521 cod. nav. stabilisce che *"sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate (n.d.r.: per quanto qui interessa, la nave) per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio e in genere per tutti gli accidenti della navigazione"*: formula di chiusura che fa riferimento e comprende, dunque, una universalità di rischi e/o sinistri collegati alla navigazione marittima (per quanto riguarda i rischi di guerra, sommossa e terrorismo – esclusi in via generale ex art. 1912 cod. civ. – gli stessi sono oggetto di espresse pattuizioni e richiami nell'ambito delle polizze assicurative: cfr. infra).

Nell'ambito di copertura rientrano anche alcune voci di spesa, quali *"le somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune"* (cfr. art. 526 cod. nav.) e quelle sostenute dall'assicurato per evitare o diminuire un danno (cfr. infra).



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

Ricordando, poi, che l'assicurazione della nave può essere stipulata 'a tempo' (art. 530 cod. nav.) o 'a viaggio' (art. 531 cod. nav.), la disciplina speciale regola ipotesi particolari di delimitazione causale del rischio, quali il "cambiamento di via o di viaggio" (art. 523 cod. nav.): prevedendo l'operatività della copertura "se il sinistro dipende da cambiamento forzato di via o di viaggio" (ad es., in caso di soccorso di nave e/o persone in pericolo) e limitandone, per contro, l'operatività nei casi in cui la deviazione dipenda da libera volontà ("dal fatto") dell'assicurato.

L'art. 524 cod. nav. prevede che l'assicuratore risponde se il sinistro dipende in tutto o in parte da colpa (n.d.r.: senza distinguerne il grado) del comandante o dell'equipaggio, a patto che l'assicurato (proprietario e/o armatore della nave) non abbia concorso con la propria condotta al verificarsi dell'evento ("*purché vi sia rimasto estraneo l'assicurato*", a meno che l'assicurato non sia anche il comandante della nave: in tal caso, "*l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo*").

Infine, l'art. 525 cod. nav. prevede che siano indennizzabili anche i danni dovuti a '*vizio occulto della nave*', qualora l'assicuratore non riesca a dimostrare che tale vizio poteva essere scoperto dall'assicurato con la normale diligenza.

Per quanto concerne il valore assicurabile del bene 'nave', in deroga al principio generale di cui all'art. 1908 cod. civ. (per cui "*non equivale a stima la dichiarazione di valore delle cose assicurate contenuta nella polizza o in altri documenti*", salva diversa volontà delle parti), l'art. 515 cod. nav. prevede al suo comma 1° che, "*nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima*" (dunque, occorrerà una espressa pattuizione in polizza per stabilire che la dichiarazione di valore non equivale a 'stima'): è stato precisato in giurisprudenza che tale pattuizione è vista come efficace nei soli rapporti interni Compagnia/assicurato (l'assicurato è agevolato sotto il profilo dell'onere probatorio a suo cari-

co in caso di perdita totale della nave e di impossibilità di stimare l'effettiva entità del danno che si presume, dunque, pari al valore dichiarato) e non è, invece, opponibile al terzo responsabile (che, pertanto, nell'azione in rivalsa instaurata dall'Assicuratore nei propri confronti, ben potrebbe eccepire la superiorità dell'ammontare dell'indennizzo corrisposto rispetto al danno effettivo, tentando di far ridurre nel quantum la domanda giudiziale della Compagnia).

In caso di sinistro, gli obblighi dell'assicurato sono quelli posti a suo carico dalle norme civilistiche generali, ivi compreso quello di attivarsi per "*evitare o diminuire il danno*", rientrando nella copertura le spese dal medesimo sostenute a tal fine (cfr. art. 534 cod. nav. e art. 1914 cod. civ.).

Per quanto concerne, invece, l'adempimento delle obbligazioni principali da parte della Compagnia, ovvero la liquidazione ed il pagamento dell'indennizzo, la regola fondamentale si trova nell'art. 535 cod. nav., per cui "*nel calcolo dell'indennità per danni materiali subiti dalla nave si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza fra il nuovo ed il vecchio*": questo criterio di liquidazione nell'ambito della assicurazione 'corpi' (che comporta, in concreto, una riduzione della somma da corrispondere) tiene, in particolare, conto del maggior valore che il bene danneggiato potrà acquistare dopo le riparazioni, rispetto alle condizioni in cui si trovava prima del verificarsi del danno. I danni alla nave possono comportarne la perdita totale (distruzione materiale effettiva) o la perdita c.d. 'costruttiva' (quando le spese preventivabili per la riparazione, per il rigalleggiamento o per il ricupero del bene superano i tre quarti del valore assicurato e rendono, quindi, antieconomico qualsivoglia intervento: cfr. art. 540 lett.- c cod. nav.): ipotesi significative e di estremo rilievo e che ci conducono ad illustrare brevemente l'istituto dell'"abbandono nave", a conclusione di questa breve panoramica di norme speciali in tema di assicurazione 'corpi'.



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

L'art. 540 e ss. cod. nav. contemplano e regolano i presupposti sussistenti i quali la nave si considera 'perduta' e "*l'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave ed esigere l'indennità per perdita totale*": ove 'abbandono' vuol dire, in concreto, manifestazione di volontà scritta ed incondizionata dell'assicurato di trasferire la proprietà del bene in capo alla Compagnia dietro, appunto, pagamento dell'indennizzo.

I presupposti a fondamento di quanto sopra sono così precisati nell'art. 540 cod. nav.:

- a. "*quando la nave è perduta (n.d.r.: perdita totale assoluta effettiva) o è divenuta assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile ovvero quando mancano sul posto i mezzi di riparazione necessari, né la nave può, anche mediante alleggerimento o rimorchio, recarsi in un porto ove siano tali mezzi, né procurarseli facendo richiesta altrove*" (perdita totale c.d. "funzionale");
- b. "*quando la nave si presuma perita*" (perdita totale assoluta presunta);
- c. "*quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materiali subiti dalla nave raggiunga i tre quarti del suo valore assicurabile*" (perdita totale costruttiva/*constructive total loss*: la nave non è distrutta, ma diventa inutilizzabile per il suo proprietario).

Come vedasi, trattasi di un sistema di liquidazione favorevole all'assicurato, che vede alleggerito l'onere probatorio a suo carico relativo all'individuazione delle cause del sinistro, a volte estremamente difficile se non impossibile: si pensi ai casi di totale assenza di traccia/sparizione della nave.

La Compagnia avrà, peraltro, la possibilità (i.e.: tutto l'interesse) di contestare la dichiarazione di abbandono ricevuta e il tutto si svolgerà secondo le regole, modalità e tempistiche procedurali previste negli art. 543 - 546 cod. nav.

La disciplina contrattuale - La Polizza "Camogli"

Alla disciplina, per così dire, legale (sopra sinteticamente illustrata) in tema di 'assicurazione corpi' si affianca quella - altrettanto rilevante - di origine pattizia (che, ovviamente, richiama e si modella sui principali principi normativi), contenuta nei formulari contrattuali ampiamente utilizzati sul mercato assicurativo, sia nazionale che internazionale: anzi, i formulari italiani sono fortemente influenzati dalle prassi operative diffuse in Paesi stranieri e - con riguardo a molti aspetti del contratto - contengono richiami espressi a condizioni generali mutate da clausolari di matrice (prevalentemente) UK.

Tra i principali capitolati italiani ancora oggi richiamati nelle polizze (seppure di scarsa applicazione) menziono qui il 'Capitolato Mutuamar (risalente al 1942) e la 'Polizza di assicurazione marittima di navi a scafo metallico (risalente agli anni '70) che prevedono - entrambi - una copertura di tipo 'all risks', contro tutti danni causalmente ricollegati agli eventi elencati nell' art. 521 cod. nav. (tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio) "*e in genere per tutti gli accidenti della navigazione*" (con la precisazione che spetta all'assicurato dimostrare non solo il verificarsi di un danno nel periodo di vigenza della copertura, come nelle classiche 'all risks', ma - così in parte differenziandosene - anche che il rischio che ha provocato il danno è un 'rischio marittimo', ovvero un evento strettamente collegato alla navigazione della nave in mare).

Peraltro, il capitolato di più larga diffusione sul mercato nazionale è il "Capitolato di assicurazione Corpi marittimi edizione 1988", la c.d. "Polizza Camogli", che rappresenta e può essere definito come tipico elaborato/strumento di coordinamento fra i clausolari italiani e quelli stranieri ivi richiamati.



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

Tale copertura è, infatti, costituita da una cornice normativa generale (e decisamente sintetica: la Polizza è composta da soli 13 articoli) che disciplina pochi aspetti, ossia i principi normativi di base in materia, ritenuti essenziali a livello nazionale (in concreto: le principali norme del codice della navigazione sopra illustrate) e che integra il proprio contenuto sostanziale mediante il richiamo e, quindi, la diretta applicabilità del clausolario straniero ivi di volta in volta allegato (*"the attached Clauses of the Institute of London Underwriters"*: cfr. art. 1 - "Conditions of Insurance" Polizza Camogli) ovvero le c.d. ITCH - *Institute Time Clauses (Hull)* e/o le loro varie revisioni nel corso degli anni (cfr. infra).

L'art. 2 della Polizza Camogli (*"Law governing the contract and interpretation of the English Clauses"*) precisa che *"the present contract is governed by Italian Law"*; ma che *"the English Clauses attached to the present Policy must nevertheless be interpreted and applied as they are interpreted and applied in England"* (ovvero, in base al MIA - *Marine Insurance Act* del 1906: sotto un profilo pratico, dunque, può dirsi che le clausole straniere e la giurisprudenza UK formatasi in materia sostanzieranno il contenuto anche di coperture assicurative stipulate con Compagnie italiane ed aventi ad oggetto navi di bandiera italiana).

Ad ogni buon conto, il formulario in esame prevede espressamente che alcuni istituti restino regolati dal diritto italiano e, in particolare, dal codice della navigazione: l'art. 4 Polizza Camogli "Value of the vessel" richiama, infatti, il già citato art. 515 cod. nav. in tema di "assicurazione della nave" (in aggiunta, il formulario include nella copertura anche provviste, carburante e vettovaglie); e l'art. 9 Polizza Camogli "Abandonment" richiama il sopra menzionato art. 540 lett. a) - b) cod. nav. in materia di "abbandono della nave" (*"the abandonment must be served to the Underwriters in the form prescribed by the Italian law"*).

Da menzionare, infine, l'art. 7 Polizza Camogli "Bankruptcy of the Assured" per cui, fermo restando quanto previsto dai formulari UK allegati

ti in tema di automatica cessazione della copertura (di cui infra), *"in case of bankruptcy or deed of arrangement or controlled administration or compulsory liquidation of the assured, the Underwriters shall be entitled to cancel the contract"*, dandone comunicazione all'assicurato.

I formulari stranieri

Come anticipato, la Polizza Camogli richiama - alle "General Conditions" e all'art. 1 "Conditions of insurance" - le "Clauses" predisposte dall'Institute of London Underwriters (con la precisazione che tale Istituto si è fuso nel 1998 con la *London International Insurance and Reinsurance Market Association*, dando vita alla IUA - *International Underwriting Association* of London che, a sua volta, ha costituito con la LUA - *Lloyds Underwriters Association* il JHC - *Joint Hull Committee*: questo è, dunque, il nuovo soggetto che si occupa di elaborare ed aggiornare i formulari in questione).

Il primario riferimento documentale nell'ambito dell'assicurazione corpi è rappresentato dalle sopra menzionate ITCH - *Institute Time Clauses Hulls* nella stesura del 1/10/1983 (la prima risale all'1/10/70) che prevale ancora oggi sulla loro revisione del 1995 (mai affermatasi sul mercato) e, addirittura, su quella più recente del 2003 (che, a sua volta, è un aggiornamento della versione del 2002, già introdotta con la nuova denominazione di IHC - *International Hull Clauses* e con una serie di clausole che si pensava potessero meglio soddisfare le esigenze della prassi/del mercato assicurativo).

Cercherò, quindi, di evidenziare alcune fra le novità più interessanti comunque apportate nel 2003, evidenziando da subito come le IHC - rispetto alle ITCH 1983 e 1995 - si presentino come un formulario più strutturato e caratterizzato da una più ampia articolazione di clausole suddivise, infatti, in "Part 1 - Principal Insuring Conditions" (il corpo principale delle IHC e, dunque, le condizioni generali), "Part 2 - Additional Clauses" (patti aggiuntivi, alcuni automaticamente applicabili, altri tali solo "where the



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

Underwriters have expressly so agreed in writing"); e "Part 3 - Claims Provisions" (con la previsione di oneri a carico delle parti in caso di sinistri).

Sia le ITCH 1983, sia le IHC 2003 prevedono che "this insurance is subject to English law and practice"; e - ricordiamo - anche quando tali formulari sono richiamati/allegati alle polizze italiane (pur rimanendo il contratto regolato dalla legge italiana), le clausole ivi contenute vanno interpretate secondo i criteri e la giurisprudenza formatasi nel loro Paese di origine, ovvero quella inglese (cfr. anche art. 2 Polizza Camogli).

La copertura assicurativa in entrambe le versioni è improntata sul tipo 'named perils', prevedendo che la "insurance covers loss of or damage to the subject - matter insured caused by", con a seguire l'elencazione di una serie di rischi tassativamente nominati, identificati come "Perils" (cfr. cl. 2 IHC; nelle ITCH la loro elencazione era contenuta nella cl. 6) ed il cui verificarsi consente l'operatività della copertura ed il correlato risarcimento del danno (va da sé, previo adempimento, da parte dell'assicurato, degli oneri probatori a suo carico).

Al fine di garantire l'estensione della copertura assicurativa a rischi, invece, espressamente esclusi, anche nelle IHC vengono richiamati con patti speciali specifici formulari utilizzati a livello internazionale: mi riferisco, ad esempio, alle *Institute War Clauses* e alle *Institute Strike Clauses* a copertura, rispettivamente, dei rischi di guerra e dei rischi sciopero, espressamente entrambi esclusi da copertura (cfr. cl. 29 IHC "War & Strikes Exclusion", a chiusura della "Part 1"; nelle ITCH e ancora nella revisione del 2002, tali rischi esclusi erano oggetto di due clausole distinte).

Tra le modifiche più di rilievo apportate nelle IHC nell'ambito dei 'perils/rischi assicurati, ricordiamo che: a) con riferimento particolare ai danni da carico e scarico, la copertura viene estesa anche a "stores or parts" (provviste o ricambi: cfr. cl. 2.1.8); b) per i danni (già coperti nelle ITCH) causati da "bursting of boilers or

breakage of shafts" (scoppio di caldaie o rottura di condotti), vi è l'esclusione dei relativi costi di riparazione o di rimpiazzo (cfr. cl. 2.2.1 IHC); c) la copertura resta operativa anche per i danni causati da vizio occulto delle macchine o dello scafo ("*latent defect in the machinery or hull*"), ma - a differenza delle ITCH - solo qualora eccedano le mere spese che sarebbe stato necessario sostenere per ovviare e/o '*correcting the latent defect*' dello scafo o del macchinario (spese, queste, che sono, dunque, escluse dalla liquidazione: cfr. cl. 2.2.2).

Resta contemplata la copertura in caso di danni causati da "*negligence of Master Officers Crew or Pilots*" (cl. 6.2.3. ITCH / cl. 2.2.3 IHC), da "*negligence of repairers or charterers*" (che non siano, peraltro, il soggetto assicurato: cl. 6.2.4 ITCH / cl. 2.2.4 IHC) e da "*barratry of Master Officers Crew, provided such loss has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers*" (cl. 2.2.5 IHC / cl. 6.2.5. ITCH): la clausola resta, dunque, improntata sulla '*due diligence proviso*' che è stata, anzi, rafforzata nelle versioni del 2002 e del 2003 con il richiamo alle regole di '*safe management*' dell'ISM Code (cl. 13 IHC "Classification and ISM": cfr. infra).

Tra le "*Principal Insuring Conditions*" nelle IHC, si ricorda, poi, la nuova (inesistente nelle ITCH) copertura prevista anche per "*loss or damage to equipment and apparatus not owned by the assured but installed for use on the vessel*" (cl. 3 IHC "*Leased equipment*") e per le "*parts taken off the vessel*" (cl. 4 IHC: ovvero quelle che possiamo definire come 'pertinenze') quando - in entrambi i casi - "*such loss or damage is caused by a peril insured under this insurance*" e anche quando l'assicurato non sia proprietario di tali '*equipments*' e/o '*parts*', ma ne sia in qualche modo detentore e/o responsabile in virtù di obblighi contrattuali (ad es. in caso di 'leasing').

Per le ipotesi di "*Pollution hazard*" (cl. 5 IHC, già cl. 7 ITCH), salvo eccezioni ivi previste, vengono coperti "*loss or damage to the vessel caused by any governmental authority acting under*



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment or threat thereof, resulting directly from damage to the vessel for which the Underwriters are liable under this insurance: si parla, dunque, anche di danno ambientale e non più solo di inquinamento, come nelle ITCH 1983.

Scorrendo il testo delle IHC, si rileva che vi sono clausole - comunque ivi inserite tra le *"Principal insuring conditions"* - che non hanno ad oggetto il bene 'nave', ma il patrimonio dell'assicurato (pure ricompreso, dunque, nella locuzione *"subject - matter insured"*), nel caso in cui costui sia esposto al rischio di depauperamento/risarcimento verso terzi, per propria responsabilità in ipotesi di collisione (cl. 6 IHC *"3/4 Collision liability"*, già cl. 8 ITCH) o a titolo di compenso di salvataggio e/ o di contribuzione all'avaria comune (*"General Average and Salvage"*: cl. 8 IHC che, tra l'altro, prevede che, *"in case of general average sacrifice of the vessel, the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties"*).

Quest'ultima è una clausola che ha subito notevoli modifiche/integrazioni rispetto alla sua formulazione del 1983 (cl. 11 ITCH): da un lato, come già nella revisione del 1995, vengono escluse da copertura (cfr. cl. 8.5.1 IHC) la *'special compensation'* prevista dall'art. 14 della Convenzione di Londra 1989 sul soccorso in caso di prevenzione di danno all'ambiente, nonché le spese/responsabilità in relazione a danni all'ambiente; ma dall'altro, l'attività *"in preventing or minimising"* danni all'ambiente verrà inserita tra gli elementi da valutarsi - in caso di 'risultato 'utile' - nel calcolo del compenso di soccorso (che sarà coperto/indennizzato).

L'obbligo di salvataggio è sancito nella cl. 9 IHC *"Sue and Labour"* (ove non è più prevista l'ipotesi di cui alla cl. 13.4 ITCH, secondo cui le spese di salvataggio non sono dovute se l'assicuratore liquida la perdita totale della nave ma questa è salvata) ove, tra le altre cose, è previsto che le spese di salvataggio possano aggiungersi ad altri eventuali indennizzi relativi a danni diversi, e, quindi, anche superando la

somma assicurata: con il solo limite (a favore dell'assicuratore) rappresentato dal *"the insured value of the vessel"* (cl. 9.5 IHC).

La clausola 10 IHC *"Navigation Provisions"* (che nell'edizione del 1983 era la cl. 1, in apertura del formulario) è ora strutturata meglio, contiene anche regole di comune prudenza da osservare in navigazione e nel contenuto non si ravvisano modifiche di rilievo, salvo che ivi non viene più contemplata l'ipotesi di *'navigation'* quale ultimo viaggio della nave (per demolizione: il c.d. *"break up voyage"*); ipotesi che viene, per contro, ricompresa nella clausola 14 IHC *"Management"* (su cui infra) quale causa di cessazione automatica della copertura (in assenza di previo diverso accordo *'in writing'* da parte della Compagnia).

Sia la cl. 10, sia la cl. 11 IHC *"Breach of navigation provisions"* (già cl. 3 ITCH), inoltre, abbandonano l'impostazione precedente di *'warranties'*, per cui ora la mancata osservanza da parte dell'assicurato di quanto previsto nella cl. 10 non comporta la *'termination'* del contratto, ma solo l'esclusione della copertura.

La cl. 12 IHC *"Continuation"* (già cl. 2 ITCH) prevede, rispetto alle ITCH, l'*"held covered"* alla scadenza, ma solo se la nave *"at the expiration of this insurance"* si trovi in situazione di *'distress'* mentre ancora in navigazione e/o in porto: l'avviso alla Compagnia deve, inoltre, essere inoltrato *"as soon as possible"* e non più prima della scadenza.

Di particolare rilievo è la nuova clausola 13 IHC *"Classification and ISM"* (già presente nella revisione del 2002 e preceduta dalla dicitura della sua prevalenza su qualunque altra *'provision'*), per cui - così responsabilizzando l'assicurato - la nave da assicurare deve soddisfare determinati requisiti (documentati) di navigabilità e di sicurezza che non sono solo quelli relativi e consequenziali alla sua classe (certificata da Ente di Classifica approvato dalla Compagnia), ma anche tutti quelli - parimenti oggetto di certificazione - regolati dal Codice ISM (*International Safety Management*) del 1993, richiamato e reso vincolante nel Cap. IX della



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974), con obbligo di presenza a bordo dei certificati statuari ivi richiesti (ovviamente, in corso di validità: nel caso specifico, il DOC – *Document of Compliance* per la Compagnia e il SMC – *Safety Management Certificate* per le singole navi): la violazione di quanto regolato nel primo comma della cl. 13 comporta la *'automatic termination'* del contratto (differita all'arrivo nel primo porto della nave, se questa fosse in navigazione *"at the time of such breach"*; se, invece, la violazione di requisiti relativi alla classe della nave fosse dovuta ad un evento coperto, la *'automatic termination'* si verificherebbe solo se la nave dovesse riprendere il viaggio *"without the prior approval of the Classification Society"*).

Anche la cl. 14 IHC *"Management"* (detta anche *"Sales of vessel clause"*) è espressamente ritenuta prevalente su ogni altro patto. Ivi viene sancito il principio per cui il mutamento di proprietà della nave (volontario o forzato) e/o della persona dell'armatore o del 'manager' della nave costituiscono (in assenza di accordo con gli Assicuratori) ipotesi e motivo di cessazione della copertura (*"unless the Underwriting agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically"*).

Come sopra anticipato, la clausola in esame prevede anche (e questa è una modifica della cl. 1.5 ITCH) la cessazione automatica della copertura per la nave che compia il viaggio ultimo *"sailing (with or without cargo) with an intention o being broken up or being sold for breaking up"* (ipotesi, per contro, ripetesi, non compresa nella cl. 10 *"Navigation provisions"*).

Per quanto concerne la cl. 15 IHC *"Deductibles"*, tra i sinistri cui si può applicare la franchigia, vi sono quelli di cui alle cl. da 2 a 6, ora espressamente richiamati tra i rischi assunti (prima erano oggetto di clausole separate). Vi è una novità, ovvero la previsione (cfr. cl. 15.2) di una franchigia anche per i danni di macchina che, se stipulata (è, infatti, opzionale), dovrà essere dedotta prima di ogni altra (ivi compresa quella generale).

La cl. 21 IHC *"Constructive total loss"* prevede una differente percentuale di costi di riparazione (più vantaggiosa per l'assicurato) da considerare per fondare la richiesta di indennizzo per perdita totale: 80% del valore assicurato (e non più 100%).

Del tutto nuova è la previsione di *"Separate Insurances"* (cl. 26), che sancisce un principio già applicato nella prassi e cioè che, *"if more than one vessel is insured under this insurance"*, l'(unica) copertura assicurativa è separatamente riferibile a ciascuna delle singole navi.

Nella Part 2 delle IHC, alcune *"Additional Clauses"* (Part 2) sono automaticamente operative, altre vanno espressamente richiamate (come precisato, ricordiamo, dalla cl. 1.1). Tra le prime, vi sono le clausole di delimitazione spaziale del rischio (cfr. ad es. la cl. 32 *"Navigating limits"*), con previsione di inoperatività della copertura nel caso in cui il sinistro si verifichi durante la navigazione in specifiche aree geografiche.

La cl. 34 IHC *"Recommissioning condition"* prevede - quale condizione di indennizzabilità di un sinistro - che la nave che sia stata in disarmo per oltre 180 giorni superi l'ispezione da parte dell'Ente di Classifica, confermativa del suo stato di navigabilità.

Per quanto concerne la (corposa) cl. 35 IHC *"Premium payment"* (che ricalca la c.d. "LSW3000" introdotta nel 2002), ivi vengono contemplate nei sei diversi commi le tempistiche del pagamento del premio (primario obbligo dell'assicurato) e le conseguenze collegate al relativo inadempimento, valorizzando il ruolo del broker quale tramite necessario tra Compagnia ed assicurato (*"via the broker"*: cl. 35.2 - cl. 35.3), nell'ambito delle loro comunicazioni.

Il premio (o la prima rata di esso, se così pattuito) va pagato entro 45 giorni dall'inizio dell'assicurazione e, in difetto, la Compagnia può recedere dal contratto, con un preavviso di almeno 15 giorni: peraltro, se l'assicurato paga il premio prima della scadenza del 15° giorno, l'avviso di recesso si intende automaticamente revocato (cl. 35.3 IHC).



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI *segue*

Nelle IHC vi sono diverse ipotesi in cui la Compagnia è tenuta alla restituzione di parte del premio (in proporzione al periodo di copertura non goduto), alcune già sopra illustrate: ad es., in caso di scioglimento automatico del contratto per inosservanza da parte dell'assicurato delle prescrizioni in tema di *"Classification and ISM"* (sempre che non si sia verificata la perdita totale della nave prima di tale scioglimento: cl. 13.2, ultimo comma IHC); in caso di mancato uso della nave in disarmo in porto per *"30 consecutive days"*, *"not under repair"* (cfr. cl. 39.1); rescissione consensuale del contratto (cfr. cl. 25 *"Cancelling returns"*); ovvero in caso di scioglimento del contratto a seguito del trasferimento della proprietà della nave (sempre che la stessa non sia andata totalmente perduta prima: cl. 14.3, sopra citata).

Tra le clausole, per così dire, 'opzionali' (tutte iniziano, infatti, con l'inciso *"if the Underwriters have expressly agreed in writing"*), la *"4/4ths Collision Liability"* (cl. 38 IHC) e la *"Fixed and floating objects"* (cl. 37 IHC), se richiamate, modificano la percentuale da 3/4 a 4/4 in tema di copertura danni a terzi da collisione: con correlata esclusione di un eventuale intervento – seppur residuale – del P&I Clubs.

La *"General Average Absorption Clause"* (cl. 40 IHC) trascrive una regola consolidata nella prassi per cui l'armatore può rivolgersi alla Compagnia reclamando l'intero importo di avaria generale (fino a concorrenza dell'importo concordato con gli Assicuratori), senza dover, quindi, attivare il normale procedimento e coinvolgere altri soggetti.

Alla cl. 41 IHC *"Additional perils"* vengono inclusi ulteriori rischi assicurati, che consistono per lo più nel rimborso di spese di riparazioni e/o sostituzione di parti danneggiate della nave.

Infine, la Part 3 delle IHC 2003 *"Claims provisions"* inizia la cl. 42 *"Leading Underwriters"*, contenente una serie di regole relative ai rapporti fra Compagnia Leader e Coassicuratori, attribuendo alla prima poteri di gestione ordinaria per certe ben precisate vicende del contratto, anche nell'interesse e in nome dei se-

condi, in modo vincolante, pro quota e senza vincolo di solidarietà.

Secondo la *"Notice of claims"* (cl. 43 IHC) l'avviso di sinistro deve essere dato dall'assicurato (al *"Leading Underwriter"*) *"as soon as possible"*, ma entro un termine di decadenza (più limitato rispetto a quello previsto nella edizione del 1995; ricordando che nelle ITCH 1983 non era previsto al riguardo alcun termine): entro 180 giorni dal momento in cui egli ne sia venuto a conoscenza.

Il *"Duties of the Assured"* in caso di sinistro sono attività di assistenza alla Compagnia e sono dettagliati nella cl. 45 IHC (fermo restando il basilare obbligo di salvataggio: cfr. cl. 9 IHC *"Sue and labour"*, già cl. 13 ITCH), che prevede la raccolta a spese dell'assicurato di ogni informazione e documento che sia utile alla Compagnia per l'analisi/verifica del sinistro medesimo (comprese eventuali *"interview"* a terzi a conoscenza dei fatti), fermo restando il dovere dell'assicurato di agire al riguardo secondo verità e buona fede, sia in sede giudiziale che stragiudiziale (dovere il cui rispetto è considerato quale *"condition precedent to liability of the Underwriters"*), senza ingannare la Compagnia nell'accertamento dei fatti e nella stima dei danni.

La cl. 46 IHC *"Duties of Underwriters in relation to claim"* si concentra per lo più sugli adempimenti ed oneri degli assicuratori relativi alla nomina di periti, con la precisazione che tali iniziative non hanno il significato di *"admission"* da parte della Compagnia della operatività della copertura assicurativa né, tanto meno, della risarcibilità di un sinistro.

A chiusura di questa breve e sintetica panoramica, tra le clausole finali della Part - 3 ricordiamo la *"Provision of security"* (cl. 47 IHC), che regola il rilascio di una garanzia da parte degli Assicuratori per liberare la nave in caso di suo sequestro collegato ad un sinistro coperto; e la *"Recoveries"* (cl. 49 IHC), che stabilisce gli obblighi dell'assicurato di salvaguardare la rivalsa della Compagnia.



L'ASSICURAZIONE DELLA NAVE: LA C.D. POLIZZA CORPI

Allarghiamo la visuale [rinvio](#)

Senza pretesa di completezza, si sono sopra illustrate le principali clausole diffuse sul mercato nazionale ed internazionale in tema di 'assicurazione corpi'.

Come accennato all'inizio, le *Institute Time Clauses Hulls* (ITCH) ed. 1983 di matrice UK continuano ad essere il clausolario maggiormente utilizzato ancora oggi, avendo resistito ai periodici interventi di suo aggiornamento (d'altra parte, gli Assicuratori UK assorbono una grandissima fetta del mercato assicurativo rischi 'corpi' marittimi), venendo comunque integrato con clausole concordate con gli Armatori ed espressamente richiamate nella polizza.

Ad ogni buon conto, si ricordano qui altri formulari di matrice (internazionale) diversa e che hanno una loro comunque apprezzabile utilizzazione in quanto (anche) richiamati nelle polizze corpi: mi riferisco, ad esempio, al *Norwegian Marine Insurance Plan* (diffuso su terreno

scandinavo: ultima versione del 2010) o alle *American Institute Clauses* elaborate dall'AIMU (*American Institute of Marine Underwriters*: ultimo aggiornamento del 2004).

Si ricorda, infine, che per prassi consolidata, nella 'copertura corpi' viene inclusa anche la c.d. "*Builder Risks insurance*", altro tipo di assicurazione marittima avente ad oggetto non una nave già operativa/in navigazione, bensì ancora in cantiere, trasferendo in capo agli Assicuratori eventuali danni collegati a rischi che potrebbero verificarsi nel corso dei lavori di costruzione e/o di suoi trasferimenti via terra, incluse le prove in mare; e che, per quanto concerne lo specifico settore della nautica da diporto, nella copertura 'corpi' dovranno essere considerati eventi ulteriori rispetto a quelli tipici della navigazione e a volte addirittura neppure connessi alla navigazione (ad esempio, tutelando il bene nei periodi di giacenza e 'refit' in mare e a terra), tenuto altresì conto della differente utenza del settore, rispetto a quella degli armatori di naviglio in ambito mercantile.

Marine Hull Insurance

1. Marine Hull Insurance covers loss or damage to hull and machinery.
2. The hull is the structure of the vessel.
3. Machinery is the equipment that generates the power to move the vessel and control the lighting and temperature system such as boiler, engine, cooler and electricity generator.





LE RECENTI MODIFICHE NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE ED I RISVOLTI SULLE POLIZZE ASSICURATIVE

ALESSANDRO MORELLI
Marine Consultant



Il quadro della normativa italiana in materia di contratti di trasporto e di spedizione si è arricchito di un nuovo tassello alla fine dello scorso anno, con l'entrata in vigore del Decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152 convertito con modifiche nella legge n. 233 del 29/12/2021.

In particolare, l'art. 30 bis del provvedimento ha introdotto alcune novità nella disciplina del Codice Civile in materia di contratti di trasporto e di spedizione con riscrittura degli articoli 1696, 1737, 1739 e 1741.

Si noti che - come già avvenuto nel 2015 quando, nel quadro ben più ampio della "legge di stabilità", era stato inserito il divieto della subvezione, con la finalità di accorciare la catena del trasporto - anche in questo caso il legislatore ha messo mano alla normativa in materia di trasporto, non con un provvedimento specifico ad esso dedicato ma nell'ambito di un provvedimento di portata ben più vasta.

La riforma degli articoli del codice civile è stata infatti inserita nel provvedimento legislativo di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nella parte dedicata ai processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche.

Questa parte del provvedimento legislativo in realtà dà corpo al dibattito in atto da tempo ed alle richieste formulate al Governo da parte delle associazioni di categoria del settore.

E' tuttavia singolare che nuovamente una riforma del Codice Civile in materia di responsabilità del vettore non sia oggetto di provvedimento ad hoc e questo forse potrebbe spiegare il fatto che la recente riscrittura - in particolare dell'art. 1696, in materia di limitazione della responsabilità vettoriale - abbia lasciato aperti alcuni dubbi interpretativi.

Considerando i possibili risvolti della nuova normativa sulle polizze di RC vettoriale in uso sul mercato, occorre premettere che gli stessi sono piuttosto contenuti e per lo più limitati ad alcuni aspetti formali.

Si prenderanno qui in considerazione quelli concernenti le polizze di RC del vettore stradale e dell'Operatore di Trasporti Multimodali (MTO), con la premessa tuttavia che l'analisi per la RCV si riferirà al testo di polizza RCV/2006, laddove ovviamente nella realtà dei fatti possono trovarsi sul mercato diverse formulazioni di tale garanzia.

Ancora oggi sul mercato esistono infatti polizze emesse sulla base del formulario del 1986 (quello che, si ricorderà, prevedeva clausolari separati A, B e C) al quale poi avevano fatto seguito nel tempo nuove versioni di quelle che - a quel tempo - erano le polizze di riferimento predisposte dall'ANIA per il mercato: parliamo dei testi del 1997 e del 2005.

Si ricordi in particolare che nel 2005, con la legge 286/2005, era stata introdotta una prima importante riforma dell'art. 1696 C.C. e quindi della responsabilità vettoriale, con l'introduzione nel Codice Civile (e non più in legge speciale) del principio del limite di responsabilità - in misura di 1 euro al kg. - salvi i casi di dolo e colpa grave.

La riforma del 2005 con la riformulazione dell'art. 1696 aveva portato per le polizze RCV alla redazione di un nuovo testo - appunto la polizza RCV/2006, che si adattava al nuovo art. 1696 - ed anche alla predisposizione di un addendum da inserire nelle precedenti polizze, in modo da allineare la disciplina di polizza al nuovo contesto normativo, quale che fosse il formulario utilizzato, 2006 o precedenti.



LE RECENTI MODIFICHE NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE ED I RISVOLTI SULLE POLIZZE ASSICURATIVE *segue*

Il testo del 2006 – come noto non considerabile più testo di riferimento ANIA in conseguenza delle limitazioni legate alla normativa antitrust – oggi è forse quello prevalente ed è dunque con riferimento a questo che verrà condotta la breve analisi sui risvolti assicurativi della nuova formulazione dell'art. 1696 C.C. .

L'art. 12 della polizza RCV/2006 fissa l'oggetto dell'assicurazione, indicando che *“la polizza tiene indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile per i risarcimenti da lui dovuti, ai sensi e nei limiti di legge – non sfugga qui l'importanza dell'inciso – in qualità di vettore, a titolo di responsabilità contrattuale per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto su strada”*.

L'articolo 12 quindi non fa riferimenti specifici alle limitazioni del debito ma pone il perimetro, facendo rimando a quanto previsto dalla legge.

Più specifico sul punto è invece l'articolo 13 della stessa polizza, che fissa i limiti di indennizzo e i massimali: anche qui tuttavia il riferimento è generico, dato che l'art 13.1 stabilisce che *“Il limite dell'obbligazione della Società è costituito dall'ammontare del risarcimento stabilito dall'articolo 1696 del Codice Civile in materia di responsabilità del vettore stradale per i trasporti nazionali, fino alla concorrenza del massimale indicato in frontespizio”*.

Il riferimento all'art. 1696 C.C. è dunque generico: si trovano sul mercato alcune formulazioni di polizza che esplicitano il limite di 1 euro al chilo del debito vettoriale, però in ogni caso il riferimento è al Codice Civile; quindi, il fatto che l'articolo in questione venga modificato non ha impatto sul contenuto della polizza.

Vi è tuttavia un aspetto formale che rende di per sé imprecisa l'attuale formulazione dell'articolo 13.3 della polizza, quello che disciplina la situazione di inapplicabilità del limite nel caso in cui il vettore sia chiamato in causa per dolo o

colpa grave: la polizza al riguardo fa esplicito riferimento all'applicazione del quarto comma dell'art. 1696 del Codice, laddove – nella formulazione novellata dello stesso, nella quale è stato inserito un nuovo terzo comma in materia di trasporti multimodali – quello che prima era il quarto comma (cioè quello che disciplinava l'inapplicabilità del limite) è diventato ora il quinto comma dell'articolo del Codice; ne consegue che in un qualche modo le polizze attuali hanno un'imprecisione formale nel momento in cui recitano *“...per effetto dell'applicazione del IV comma dell'art. 1696 ...”*.

Ne consegue che nell'emissione di una nuova polizza è certamente opportuno andare a rettificare quella dicitura in modo che l'articolo 13.3 abbia il corretto riferimento al quinto e non al quarto comma dell'art. 1696; tuttavia non troverei indispensabile intervenire su tutte le polizze esistenti per apportare tale modifica: pur in presenza di tale imprecisione, non mi sembra che l'erroneo riferimento al quarto comma potrebbe dare luogo ad una difficoltà interpretativa del contenuto del disposto di polizza.

Per quanto riguarda i trasporti internazionali, nella polizza RCV/2006 questi sono disciplinati nella clausola 1/RCV2006 che viene – se richiesto – incorporata nella polizza.

L'articolo 3 della clausola fa riferimento agli articoli 23 e 25 della CMR; il riferimento in polizza a due articoli della Convenzione nasce dal fatto che la CMR prevede due diverse disposizioni: l'art. 23.3 si applica ai casi di perdita totale o parziale della merce e fissa il limite di 8,33 diritti speciali di prelievo, mentre invece l'art. 25 si riferisce ai casi di avaria, senza tuttavia fissare uno specifico limite vettoriale ma rimandando al limite per perdita della merce stabilito dall'art. 23.3; il fatto che il secondo comma dell'art. 1696 C.C. faccia riferimento (tra l'altro in questo immutato nella versione novellata rispetto alla precedente) *“all'importo di cui all'articolo 23 paragrafo tre della Convenzione”* non ha evidentemente alcuna rilevanza, dal che



LE RECENTI MODIFICHE NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE ED I RISVOLTI SULLE POLIZZE ASSICURATIVE *segue*

consegue che - in relazione ai trasporti internazionali - non vi sia alcuna necessità di intervento sulla polizza RCV/2006.

Si può dunque concludere, in estrema sintesi, che le polizze di RCV emesse dal mercato nella formulazione 2006, a seguito della novella dell'art. 1696 C.C. evidenziano semplicemente un'imprecisione relativamente al riferimento al quarto e non al quinto comma del 1696, imprecisione di portata limitata e soprattutto non foriera di incertezza interpretativa, così da non richiedere - almeno secondo il mio modesto parere - interventi di modifica.

Un po' diverse possono essere le considerazioni relativamente alla polizza di RC dell'operatore multimodale.

A ben vedere la riscrittura dell'art. 1696 C.C. si riferisce proprio al contesto del trasporto multimodale e quindi per le polizze che vengono stipulate per questi operatori sarebbe in effetti opportuno qualche aggiustamento.

La polizza di RC dell'operatore (vettore) multimodale non ha mai avuto una diffusione particolarmente importante sul mercato. Nata nel 1987 con la cosiddetta "polizza Ferrara", era stata poi riscritta nel contesto di revisione delle polizze trasporti operata dall'ANIA, quando ancora questo tipo di attività - sino all'inizio degli anni 2000 - veniva svolta.

Era stato quindi redatto un testo di riferimento nel 2003 ("Polizza di Assicurazione della Responsabilità civile dell'Operatore di Trasporti multimodali (MTO)") nel quale l'oggetto dell'assicurazione era individuato nell'art. 10, nel testo che segue:

ART. 10) RISCHI ASSICURATI

La Società si obbliga a tenere indenne l'Assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile come spedizioniere o come vettore, ai sensi di legge e di contratto, a titolo di risarcimento:

- a) per danni e perdite materiali subiti dalle merci consegnategli per la spedizione o il trasporto;*
- b) per perdite economiche subite dall'avente diritto sulle merci a seguito di:*
 - inadempimenti contrattuali dai quali derivi una erronea o ritardata esecuzione delle spedizioni;*
 - consegna delle merci non conforme alle istruzioni ricevute ovvero mancato ritiro dei documenti rappresentativi delle stesse;*
 - mancata o erronea compilazione e/o inoltro di documenti che siano in connessione con l'esecuzione di ordini di spedizione o trasporto;*
 - omissioni od errori nel far valere i diritti di regresso dell'avente diritto.*

La copertura comprende anche:

- c) i costi per l'invio all'esatta destinazione di un carico erroneamente inoltrato in luogo diverso;*
- d) i costi di rimozione, disinfezione, fumigazione e distruzione di merci a seguito di un sinistro per il quale l'Assicurato risulti responsabile ai sensi del primo paragrafo.*

E' interessante notare che l'inizio dell'articolo 10 in un qualche modo riprende l'articolo 12 della polizza RCV, cioè stabilisce il contesto della polizza con la quale "la Società si obbliga a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile come spedizioniere o come vettore ai sensi di legge e di contratto a titolo di risarcimento" e poi nell'articolo vengono esplicitati quali sono i risarcimenti che effettivamente rientrano in copertura: i danni e le perdite materiali della merce (come un normale vettore, ancorché multimodale) e poi le perdite economiche consequenziali, quindi alcune limitate tipologie di danni indiretti, di perdite economiche per le quali l'operatore del trasporto possa essere chiamato in causa dal suo committente.



LE RECENTI MODIFICHE NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE ED I RISVOLTI SULLE POLIZZE ASSICURATIVE *segue*

Peraltro, se l'articolo 10 della polizza MTO in qualche modo si allinea all'articolo 12 della polizza RCV, aggiungendo tuttavia le perdite economiche diverse dal danno alla merce, è interessante notare che nella polizza MTO non esiste un articolo in qualche modo equivalente all'articolo 13 della polizza RCV, cioè quello che fa effettivamente riferimento - per quanto riguarda il vettore stradale - ai limiti del debito vettoriale.

Gli estensori del testo MTO del 2003 non si erano posti questo problema, probabilmente perché a quei tempi non vigeva l'istituto della limitazione del debito per l'operatore multimodale e di conseguenza non aveva in qualche modo senso andare a menzionare nella polizza questo tipo di fattispecie. Il contesto attuale è evidentemente diverso, anche precedentemente alla novazione dell'art. 1696 del codice.

La giurisprudenza della Cassazione aveva già chiaramente richiamato l'applicazione anche al trasporto multimodale della normativa vettoriale prevista dal Codice Civile, in particolare dei limiti fissati dall'art. 1696. A maggior ragione oggi, nel momento in cui la riforma del 1696 formalizza - ancorché in modo non del tutto inequivocabile per le ragioni che vedremo fra poco - l'applicabilità dei limiti anche al trasporto multimodale.

Vi è quindi una diversità rispetto al passato e sotto questo profilo si potrebbe ritenere che le polizze MTO utilizzate sul mercato possano risultare poco trasparenti nella loro formulazione, nel momento in cui - dopo aver fatto riferimento all'articolo 10 alla responsabilità dell'operatore multimodale ai sensi di legge e di contratto - non esplicitano poi (come invece fa la polizza RCV) quali sono i limiti del debito del vettore multimodale.

A tale riguardo potrebbe essere opportuno - in un'ottica di trasparenza contrattuale - che anche la polizza MTO, in analogia a quanto fa la polizza RCV per il vettore stradale all'articolo

13, espliciti quali sono le limitazioni del debito dell'operatore multimodale.

Ho fatto riferimento sopra al dubbio circa il fatto che il legislatore, nella riscrittura dell'art. 1696, abbia voluto effettivamente codificare l'applicazione anche ai trasporti multimodali dei limiti di debito vettoriale stabiliti dal medesimo articolo.

Si noti che il legislatore nel riscrivere il secondo comma dell'art. 1696 che contiene l'indicazione dei limiti, non ha fatto menzione - in tale secondo comma - del trasporto multimodale e non ha quindi esplicitato che il secondo comma ed i limiti in esso contenuti trovino applicazione anche a questa tipologia di trasporto; in qualche modo questo punto è rimasto nella penna e ciò potrebbe essere foriero di qualche dubbio interpretativo.

Tuttavia, a me pare si possa affermare - con un'interpretazione ragionevole del nuovo testo - che il combinato disposto del secondo e del terzo comma dell'art. 1696 espliciti in maniera sufficientemente chiara che:

- il secondo comma si applica non solo ai trasporti monomodali ivi menzionati, ma anche (sebbene non citati) ai trasporti multimodali, laddove sia possibile provare in quale tratta del trasporto si è verificato il danno, con applicazione in tal caso del limite fissato per tale modalità di trasporto monomodale;
- il terzo comma trova applicazione per quei danni o perdite verificatisi durante un trasporto multimodale, ma in situazioni che non consentano di assegnare l'evento ad una specifica tratta del trasporto; in quest'ultimo caso troveranno quindi applicazione i limiti previsti dal terzo comma, e dunque il limite di 1 euro al chilo per i trasporti nazionali ed il nuovo limite di 3 euro al chilo per i trasporti internazionali.

D'altro canto, non avrebbe senso un'interpretazione che limitasse l'applicazione dell'art. 1696



LE RECENTI MODIFICHE NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE ED I RISVOLTI SULLE POLIZZE ASSICURATIVE

solamente a quei trasporti multimodali nei quali non sia possibile accertare dove si è verificato il danno (requisito richiesto dal terzo comma), lasciando invece fuori dalla normativa codicistica i trasporti multimodali in cui il danno sia stato causato da eventi facilmente tracciabili - quali l'affondamento della nave, il ribaltamento dell'autocarro o una rapina - che non renderebbero applicabile il terzo comma.

Se l'interpretazione di cui sopra è corretta, si potrebbe ipotizzare che il legislatore - con la riformulazione dell'art. 1696 C.C. - abbia voluto in qualche modo operare una sintesi fra i tre orientamenti che la giurisprudenza italiana aveva negli anni passati seguito in relazione al trasporto multimodale: da un lato, le due interpretazioni (peraltro ormai minoritarie) della giurisprudenza di merito, cioè il cosiddetto sistema del "network liability", che applica ad ogni tratta del trasporto il suo specifico limite, ovvero la teoria alternativa dell'

"assorbimento", che prevede l'applicazione dei limiti previsti per la tratta prevalente; d'altro lato, l'orientamento (ormai prevalente) seguito dalla Corte di Cassazione, di applicare al trasporto multimodale le disposizioni del Codice Civile.

Seguendo tale lettura interpretativa, il nuovo testo dell'art. 1696, esplicitando l'applicazione ai trasporti multimodali della normativa codicistica, codificherebbe in modo definitivo l'orientamento della Cassazione, ma al tempo stesso porterebbe nel Codice anche le teorie del "network liability", mediante l'applicazione del secondo comma, e dell'"assorbimento", attraverso il nuovo terzo comma, se si considera che la gran parte del trasporto multimodale si esplica con i trasporti containerizzati nei quali la tratta marittima è spesso la tratta prevalente e ad essa si applica, secondo le Hague Visby Rules, un limite di 2 DSP, che risulta molto vicino al nuovo ed inedito limite di 3 € (equivalenti a circa 2,37 DSP).





LO SHIPPING DIVENTA SEMPRE PIU' GREEN

PIERLUIGI PORTALUPI

Head of Marine Generali Global Corporate & Commercial, Italy



Le prime norme dell'International Maritime Organisation (IMO) per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo delle navi risalgono agli anni '60.

Nel 2005 sono entrate in vigore le disposizioni dall'appendice VI della *Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dalle navi* (nota come Convenzione MARPOL). Da allora, i limiti sugli ossidi di zolfo sono stati progressivamente inaspriti.

Il 1° gennaio 2020 è entrata in vigore la nuova normativa internazionale che ha lo scopo di ridurre ulteriormente le emissioni di zolfo da parte delle navi.

Sono stati adottati sostanzialmente tre metodi per le navi esistenti per essere conformi ai requisiti:

- a. Consumare combustibili tradizionali con tenore di zolfo inferiore al nuovo limite dello 0,5%, quali ad esempio il *Low Sulphur Marine Gas Oil* (LSMGO) ovvero il gasolio a basso tenore di zolfo, che ha una concentrazione di zolfo inferiore allo 0,1%;
- b. Consumare nuovi combustibili in fase di distribuzione a basso tenore di zolfo, simili all'*Heavy Fuel Oil* (di seguito HFO), come il *Very Low Sulphur Fuel Oil* (VLSFO), avente una percentuale di zolfo inferiore allo 0,5%;
- c. Installare gli *scrubber* o altri sistemi di trattamento dei gas di scarico che rimuovono lo zolfo frutto della combustione di normale HFO dai gas di scarico, ottenendo un risultato equivalente.

Il primo metodo richiede minime misure per l'adeguamento materiale della nave, poiché di fatto implica di sostituire integralmente HFO con il gasolio senza dover apportare modifiche agli impianti o introdurre nuovi prodotti.

Inizialmente il nuovo gasolio costava circa il 60% più del normale HFO. Nel corso di questi ultimi 18 mesi il costo del LSMGO è sensibilmente diminuito, facendo sì che la differenza con il HFO sia solo di circa 100\$ a tonnellata, corrispondenti ad un +15% circa.

Il secondo metodo prevede la sostituzione del normale HFO con nuovi prodotti, come il VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) che contiene gasolio, HFO e prodotti chimici, sviluppati da alcuni fornitori specificamente per la normativa entrante. Si tratta normalmente di miscele di HFO e gasolio, con altri prodotti, che permettono di ottenere un combustibile simile al HFO per caratteristiche, ma con emissioni di zolfo conformi alla normativa. Anche in questo caso non si sono rese necessarie significative modifiche degli apparati di bordo.

Ad oggi, seppur prodotto da raffinerie specializzate (in Italia Iplom, Saras e Marghera), la reperibilità del VLSFO non presenta particolari difficoltà, garantendo dunque un'ampia presenza nei principali porti mondiali; ciò giustifica anche lo scarso utilizzo del FONAR (*Fuel Oil Non-Availability Report*) (si ha riscontro solo di 2-3 casi nell'area del Mar Baltico).

Tale scelta (lett. b) è, ad oggi, la più utilizzata dagli armatori, in considerazione anche del fatto che i costi, anche in questo caso inizialmente preventivati elevati, sono risultati essere più contenuti (15%-30%) e, prima della guerra in Ucraina, vi era ampia disponibilità di tale combustibile; infatti, prendendo come esempio l'area del Mediterraneo, è possibile notare che il VLSFO è presente nei principali porti.

Il terzo metodo consiste nell'installazione a bordo delle navi di torri di lavaggio dei gas di scarico, denominati scrubbers, capaci di rimuov-



LO SHIPPING DIVENTA SEMPRE PIU' GREEN *segue*

vere lo zolfo prodotto da combustibile tradizionale per rendere gli effluenti conformi alla normativa.

I lavori di installazione degli scrubber richiedono diverse settimane e comportano un costo significativo, che in base al tipo di nave e potenza installata varia da più di uno a diversi milioni di dollari per nave.

Il vantaggio di tale soluzione è che permette di usare normale HFO, che si prevede rimanga il più economico combustibile navale sul mercato almeno per un certo periodo (al netto delle attuali situazioni di emergenza).

Lo scorso novembre c/o l'IMO si è iniziato a discutere su possibili misure per normare lo scarico dell'acqua dello scrubber e far diventare il Mediterraneo come Zona ECA.

Si dovrà cercare di capire se l'acqua da loro contenuta contiene una % tale di inquinanti da doverla far rientrare tra le acque che debbono essere smaltite tramite Receptions Facilities nei vari porti.

Alla fine del 2020, 3.100 navi hanno rapportato all'IMO l'installazione di scrubber, rispetto alle oltre 60.000 navi in navigazione internazionale, con una percentuale del 5% di utilizzo degli scrubber.

Si può quindi affermare che, tale metodo, è risultato meno applicato rispetto agli altri due anche se questa soluzione ha avuto molto seguito nel campo delle navi passeggeri.

Da quanto sopra esposto sono previste conseguenze anche per gli assicuratori causate sia dall'installazione di scrubber, sia dall'uso di combustibili alternativi.

Nel primo caso, dall'introduzione di IMO 2020, ci risulterebbe che si siano verificati pochi danni, in cui la rottura dello scrubber ha comportato lo sversamento delle acque, lavorate e ricche di zolfo, all'interno dell'apparato motore.

Inoltre, l'installazione di scrubber a bordo delle navi richiede sia estesi lavori di carpenteria metallica sia l'aggiunta di nuovi impianti e de-

positi. In particolare, è necessario che vengano aperte ampie superfici nel fumaiolo per dare accesso alle condotte del gas di scarico, le quali devono poi essere tagliate per fare spazio alle torri degli scrubber.

I lavori di installazione pertanto richiedono lavorazioni a caldo piuttosto estese, movimentazione di parti pesanti, installazioni elettriche e lavorazioni meccaniche, tutte attività che vanno ben oltre la normale manutenzione (normalmente coperta dalle polizze assicurative).

Per quanto concerne la seconda soluzione, (ovvero l'uso di combustibili alternativi a basso tenore di zolfo) vengono ottenuti attraverso un'attività di blending di diverse tipologie di combustibile (possono arrivare fino a 15). Il blended ottenuto risulta così conforme alla normativa IMO 2020 per quanto riguarda le emissioni di zolfo ma se da una parte, i nuovi combustibili, sono in grado di agevolare la transizione verso una navigazione più green, dall'altra possono impattare in modo negativo sull'operatività della nave stessa.

Infatti, si può generare la formazione di sedimenti dovuta all'attività di depurazione svolta all'interno dell'omonimo impianto. Il problema della sedimentazione è da ricondurre prevalentemente alla miscelazione di componenti di fuel che sono incompatibili tra loro, viste le caratteristiche differenti; ciò richiede la presenza costante di macchinisti in grado di eliminare i sedimenti presenti.

Nel caso in cui l'attività di depurazione non venisse portata a compimento nel modo corretto o comunque i filtri non fossero puliti dai sedimenti, si potrebbe verificare che una notevole percentuale di impurità (tra cui il silicio e l'alluminio) confluisca all'interno dell'apparato motore, provocando diversi danni (abrasione del motore).

Altri carburanti puliti sono l'LNG, l'idrogeno e i biocarburanti che grazie alle loro potenzialità sono altri combustibili per l'uso navale, sui quali la ricerca sta puntando con progetti mirati, per diffonderli il più possibile.



LO SHIPPING DIVENTA SEMPRE PIU' GREEN

Le prime navi mercantili ad Idrogeno verranno varate nel 2024 per compagnie di Navigazione Nordiche.

Ad oggi LNG, grazie alla sua disponibilità in natura, è cmq, l'opzione a più forte potenziale di diffusione per un graduale abbandono del combustibile marittimo tradizionale nel medio termine.

LNG è considerato il combustibile fossile più pulito al mondo, e lo sviluppo tecnologico dell'impiantistica necessaria al suo utilizzo è quello che risulta essere ad un livello più avanzato rispetto ad altre tecnologie eventualmente adottabili al settore navale quali l'idrogeno e i biocarburanti.

In sintesi, le sfide richieste al settore navale al fine di raggiungere entro il 2050 gli obiettivi fissati con l'accordo di Parigi, prevedono grandi cambiamenti in un piccolo spazio temporale.

Sono, infatti, richieste conoscenze tecnologiche e sperimentazioni attualmente limitate, che raggiungeranno il loro pieno sviluppo solo sul lungo periodo.

La sfida tecnica si basa anche sulla realizzazione di impianti ad altissimo contenuto tecnologico che richiedono una gestione molto accurata da parte di personale adeguatamente formato al fine di evitare qualsiasi danno all'impianto che possa avere conseguenze ben più disastrose sull'intera nave.

Un ulteriore elemento da tenere in considerazione, da un punto di vista assicurativo è legato agli effetti che potrebbero manifestarsi, in termini di avaria e manutenzione straordinaria, sull'apparato motore e sugli impianti e sistemi di contenimento nel medio/lungo termine a causa dei componenti chimici presenti nei nuovi combustibili.

Da un punto di vista assicurativo quindi si dovrà attendere prima che il livello del rischio venga considerato accettabile.

Generali segue con attenzione ed interesse gli sviluppi, facendosi parte attiva nell'affiancamento degli istituti (quali gli enti di classifica) che lavorano nel campo della sostenibilità ambientale.





SISTEMI TECNOLOGICI E SICUREZZA DELLE FRONTIERE AEREE

DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



Nell'ottica di una modernizzazione tecnologicamente avanzata nella gestione del controllo dello spazio Schengen, percepiamo come questione di assoluta centralità, peraltro legata all'esigenza di rafforzamento delle frontiere esterne dell'Unione europea, l'imprescindibile conseguimento di una compiuta interoperabilità dei meccanismi di informazione oggi a disposizione degli organi di *law enforcement*.

Nel novero delle iniziative più recenti avviate in tale campo di interesse, spicca senz'altro il sistema europeo di informazione e autorizzazione ai viaggi (ETIAS - *European Travel Information and Authorization System*), analogo all'*Electronic System for Travel Authorization* (ESTA) statunitense, che, assieme ad altre similari progettualità concepite su larga scala, risulterà presto davvero essenziale per potenziare la sicurezza in termini di efficacia e efficienza presso gli scali aerei.

Si tratta di un insieme normativo creato principalmente per focalizzare i rischi per la *security* e la mitigazione della migrazione irregolare, che disciplina la maniera in cui i cittadini di 61 paesi terzi, i quali attualmente sono esenti dall'obbligo del visto per una permanenza di 90 giorni nell'area Schengen, potranno fare ingresso nell'Unione. Più in particolare il sistema informatico in argomento consentirà, una volta entrato a pieno regime, lo svolgimento di verifiche preventive da parte delle competenti autorità che saranno in grado, ove necessario, di denegare l'autorizzazione ai viaggi con tutto il vantaggio di incentivare la sicurezza degli Stati membri, di facilitare l'accertamento di reati di terrorismo e di altri gravi crimini, di prevenire il fenomeno dell'immigrazione illegale e di proteggere la salute pubblica da epidemie, tema, quest'ultimo, assai sensibile in tempi giustappunto di pandemia.

Secondo una interpretazione autentica del compilatore per "rischio per la sicurezza" deve intendersi esattamente quello di minaccia per l'ordine pubblico, la sicurezza interna o le relazioni internazionali di uno dei paesi UE, per "rischio di immigrazione illegale" ci si riferisce alla prospettiva illecita che un cittadino di paese terzo non soddisfi le condizioni d'ingresso e di soggiorno di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2016/399 e, da ultimo, per "alto rischio epidemico" si ritiene qualunque malattia infettiva ai sensi dei regolamenti sanitari internazionali dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) o del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC), nonché altre patologie infettive o parassitarie contagiose, sempreché siano oggetto di disposizioni di protezione applicate ai cittadini degli Stati membri.

Ci accorgiamo che recentemente il legislatore europeo è intervenuto a emendare in maniera tangibile la normativa di riferimento, adottando il regolamento (UE) 2021/1134 del 7 luglio 2021 che modifica il regolamento (UE) 2018/1240⁽¹⁾ nonché altri regolamenti correlati, occupandosi di aspetti relativi all'interconnessione con il sistema di informazione visti e introducendo nuove norme sul funzionamento di ETIAS da parte delle autorità competenti ad assumere decisioni su una domanda di visto di soggiorno di lunga durata o d'un titolo di soggiorno. In questo panorama, va richiamato anche il regolamento (UE) 2021/1152 (emanato in pari data del precedente e in vigore dal 3/8/2021) apportante modificazioni al regolamento (UE) 2018/1240, nonché i regolamenti (CE) n. 767/2008, (UE) 2017/2226, (UE) 2018/1861 e

⁽¹⁾ Regolamenti (CE) n. 767/2008, (CE) n. 810/2009, (UE) 2016/399, (UE) 2017/2226, (UE) 2018/1860, (UE) 2018/1861, (UE) 2019/817 e (UE) 2019/1896, al fine della riforma del sistema di informazione visti.



SISTEMI TECNOLOGICI E SICUREZZA DELLE FRONTIERE AEREE

segue

(UE) 2019/817, che stabiliscono le regole sull'attuazione della interrelazione stretta tra l'ETIAS, da un lato, e altri sistemi di informazione dell'UE e i dati Europol, dall'altro, nonché le condizioni per la relativa consultazione dei dati conservati ai fini dell'individuazione automatica di eventuali riscontri positivi riferibili alle menzionate minacce.

Non può trascurarsi la circostanza che la novella comprenda altresì, tra le verifiche automatizzate, una nuova categoria di segnalazioni effettivamente utili riguardante i cittadini di paesi extraeuropei oggetto di una decisione di rimpatrio i quali possono sfuggire agli ordinari controlli di *routine*.

Giova per di più sottolineare che l'impianto così tecnicamente inteso mira a sostenere gli obiettivi del SIS (sistema d'informazione Schengen) relativi alle notizie su cittadini di paesi terzi ai fini del rifiuto d'ingresso e di soggiorno, di persone ricercate per l'arresto o a fini di consegna o d'estradizione, di soggetti scomparsi o ricercati all'interno di un procedimento giudiziario ovvero da sottoporre a controllo discreto o specifico.

Quanto alla procedura prevista dal sistema ETIAS, occorre rimarcare che i visitatori stranieri interessati dovranno richiedere l'autorizzazione ai viaggi prima di intraprenderli e, a seguito della compilazione *online* di un modulo di domanda, il sistema stesso provvederà alla effettuazione dei controlli attraverso i sistemi di informazione per la sicurezza dell'Unione. Ciò, beninteso, garantendo nel contempo la tutela dei dati, grazie al sancito principio di "non discriminazione" e, in siffatta prospettiva, anche all'impegno della Commissione di orientamento sui diritti fondamentali dell'ETIAS con funzione consultiva e di valutazione ⁽²⁾.

Al di là delle problematiche di sicurezza si conseguono - come un indiscusso valore aggiunto - taluni vantaggi complementari, in termini di *facilitation*, in ispecie per il settore aeroportuale, tenuto conto che la verifica *in advance* degli stranieri esenti dal visto agevolerà i controlli, eviterà la burocrazia e i ritardi per i viaggiatori

quando si presentano presso le aerostazioni di partenza, garantirà un *risk assessment* coordinato e armonizzato dei passeggeri e, infine, ridurrà in modo sostanziale il numero di rifiuti di ingresso agli aeroporti di destinazione.

Sotto il profilo organizzativo-strutturale, il sistema sarà sviluppato dall'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA) e, oltretutto, potrà contare sulla istituzione di un'unità centrale ETIAS in seno all'Agenzia europea Frontex e di un'autorità competente, come unità nazionale ETIAS, designata da ogni Stato membro.

Conviene qui specificare che l'architettura tecnica del sistema d'informazione di cui si discute è composta di un'interfaccia uniforme nazionale (NUI), basata su specifiche tecniche comuni in tutti i paesi dell'Unione, la quale realizza la connessione "in maniera sicura" del sistema centrale ETIAS alle infrastrutture nazionali di frontiera e ai punti di accesso centrale nei paesi UE. Al riguardo, l'utilizzazione di ETIAS (ad eccezione di determinate previsioni) inizierà a decorrere dalla data stabilita dalla Commissione (verosimilmente non oltre il 2022), in base alla conclusione degli iter legislativi necessari al completamento dell'intero *framework* giuridico, ad avvenuta ultimazione dei collaudi e alla finalizzazione di ogni misura contemplata nel regolamento.

Ebbene, passando al trattamento delle richieste autorizzatorie, qualora dall'esame di una domanda risulti che non si profilano indicazioni concrete né fondati motivi per concludere che la presenza di una persona nel territorio degli Stati membri possa presentare un pericolo, il sistema centrale ETIAS o l'unità nazionale ETIAS dello Stato membro competente rilascia un permesso ai viaggi. In caso, invece, di dubbi in merito all'esistenza di motivi sufficienti per un diniego (e.g. segnalazione al SIS), l'unità nazionale ETIAS dello Stato membro competente

(2) Combinato disposto degli articoli 10 e 14 del regolamento (UE) 1240/2018.



SISTEMI TECNOLOGICI E SICUREZZA DELLE FRONTIERE AEREE

segue

ha la possibilità, anche dopo un colloquio, di rilasciare un'autorizzazione ai viaggi con un indicatore volto a raccomandare alle pertinenti autorità nazionali di procedere a una verifica cautelativa in seconda linea.

Sia in caso di rilascio che di rifiuto dell'autorizzazione ai viaggi, il richiedente viaggiatore riceve in tempo reale, tramite il servizio di posta elettronica, una comunicazione recante, rispettivamente, o la relativa favorevole attestazione di ottenimento o la comunicazione dell'avvenuto respingimento della domanda, incluse le informazioni sulle motivazioni e sul diritto di ricorribilità al provvedimento stesso.

Salvo le situazioni di transito aeroportuale o di un guasto, i vettori si devono collegare al sistema d'informazione ETIAS per verificare se i cittadini di paesi terzi siano in possesso o meno di un'autorizzazione valida.

L'accesso sicuro al portale per i vettori, di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera k) del regolamento (UE) 1240/2018, accompagnato dalla possibilità di usare soluzioni tecniche mobili, permette convenientemente di procedere alla suindicata interrogazione prima che un passeggero salga a bordo.

Sulla scorta delle suddette premesse, è bene comunque ricordare che l'efficacia delle verifiche sistematiche dipende essenzialmente dalla interoperabilità dei sistemi di informazione dell'UE che sarà capace di rendere fruibili con immediatezza le informazioni necessarie ai diversi organi di polizia, in ossequio del principio di condivisione per i successivi seguiti operativi.

In merito, riveste una innegabile rilevanza il sistema automatico di ingressi e uscite (EES) IT per la registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi extra-UE, che troverà applicazione sia nei confronti di coloro che necessitano di un visto di soggiorno di breve durata sia di chi proviene da paesi extra-UE esenti dall'obbligo del visto.

Non sfuggirà che, secondo l'impostazione regolamentare, l'EES sostituirà il regime corrente di apposizione manuale del timbro sul passaporto

che, a titolo esemplificativo, molto rallenta il traffico aeroportuale, attesa soprattutto la dispendiosità in termini di tempo e delle risorse umane impiegate nei controlli dei varchi, non fornendo poi dati affidabili sull'attraversamento dei confini né permettendo di rintracciare i soggiornanti fuori termine.

Si aggiunga che per permettere al sistema centrale ETIAS di trattare i fascicoli delle domande è necessario realizzare il raccordo - come accennato - tra il sistema d'informazione ETIAS anche con il sistema (SIS), nonché con il sistema di informazione visti (VIS), con l'Eurodac (Banca dati dell'Unione per il confronto delle impronte digitali dei richiedenti asilo) e con il sistema europeo di informazione sui casellari giudiziali riguardo ai cittadini di paesi terzi (ECRIS-TCN) indirizzato a verificare se un determinato cittadino di paese terzo o una persona con doppia cittadinanza UE/EXTRA UE abbia subito in precedenza una condanna per reati gravi (si veda il Regolamento (UE) 2019/816).

In proposito, il portale di ricerca europeo (ESP), istituito dal regolamento (UE) 2019/817 e dal regolamento (UE) 2019/818, provvederà ad "interrogare" contestualmente i dati conservati nell'ETIAS e quelli presenti negli altri citati sistemi di informazione dell'UE e, perfino, nelle banche dati dell'Interpol attraverso un accesso "rapido, continuato, efficace, sistematico e controllato".

Come noto, altre informazioni anticipate sui passeggeri, costituite segnatamente dai dati biografici personali raccolti dai vettori aerei durante le operazioni di check-in e trasmessi in anticipo tramite i sistemi PNR e API alle autorità di controllo del paese di destinazione, hanno concorso enormemente a ottimizzare i controlli eseguiti negli aeroporti e ad individuare minacce in precedenza sconosciute, procurando alle autorità di contrasto indizi di *intelligence* su reati e modelli di viaggio sospetti.

Pertanto, anche alla stregua dei risultati scaturiti dal rapporto della Commissione sui progressi della Strategia della sicurezza del 23 giugno 2021, si può affermare che l'auspicata revisione della Direttiva UE 2016/681 appunto



SISTEMI TECNOLOGICI E SICUREZZA DELLE FRONTIERE AEREE

sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi, ricompresa nella relazione della Commissione (COM (2020) 305 del 24/7/2020), potrebbe favorire un utilizzo ancor più incisivo del patrimonio informativo comune, garantendo parallelamente il rispetto della relativa legislazione (Direttiva 2016/680/UE) e agevolando il flusso di passeggeri.

Su un diverso versante, notiamo che i prossimi sviluppi in materia di intelligenza artificiale IA (Libro bianco (COM(2020)65 final del 19 febbraio 2020) apporteranno un cospicuo contributo sulla capacità di reagire alle eventuali minacce contro il trasporto aereo. Di certo, infatti, avrà un significativo impatto sugli standard di sorveglianza degli spazi pubblici aeroportuali il ruolo delle tecnologie di identificazione facciale in grado di intercettare terroristi e criminali in movimento per mezzo del confronto dell'immagine del loro volto con una banca dati di riferimento.

Inoltre, l'identificazione di determinate categorie di oggetti (ad esempio dei bagagli abbandonati all'interno dei terminal) o di comportamenti sospetti mediante sistemi di *behaviour detection* (secondo le raccomandazioni di cui all'annex 17 della Convenzione di Chicago, 4.1.3-13.2.3 b) può essere estremamente utile per individuare in anticipo forme di aggressioni nei confronti dell'aviazione civile.

In questa cornice di ipotesi innovative, la Comunicazione della Commissione relativa al terzo rapporto sui progressi in ordine alla implementazione della Strategia della sicurezza in UE dell'8 dicembre 2021 (COM(2021) 799 final) richiama proprio un parere congiunto dello "European Data Protection Board" e dello "European Data Protection Supervisor" sulla proposta della Commissione stessa inerente all'Artificial Intelligence Act (COM 2021 (206) del 21 aprile 2021). Per contro, circa la fattibilità dei progetti affini a detti strumenti di contrasto è doverosa una sottolineatura inequivocabilmente critica emersa nella Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 (2021P9_TA

(2021)0405) sull'intelligenza artificiale e il suo utilizzo da parte delle autorità giudiziarie e di polizia in sede penale.

L'Alta Istituzione ha ritenuto difatti che "la raccolta di dati biometrici per finalità di identificazione a distanza, ad esempio attraverso il riconoscimento facciale in luoghi pubblici nonché i cancelli per il controllo automatizzato negli aeroporti, possano presentare rischi specifici per i diritti fondamentali, le cui implicazioni potrebbero variare notevolmente a seconda delle finalità, del contesto e dell'ambito di impiego".

Il Parlamento europeo ravvisa, *inter alia*, la controversa validità scientifica della tecnologia di riconoscimento, come le fotocamere che rilevano i movimenti degli occhi e le variazioni delle dimensioni della pupilla, nella sfera delle attività di contrasto, ritenendo che l'uso dell'identificazione biometrica dovrebbe sempre essere considerato ad "alto rischio" e, dunque, soggetto a ulteriori requisiti, come previsto dalle raccomandazioni del gruppo di esperti della Commissione sull'IA dell'8 aprile 2019.

A ben vedere sul punto, nella anzidetta risoluzione si fissano opportunamente le condizioni secondo le quali, come minimo, le tecniche di riconoscimento facciale debbano essere conformi ai requisiti di minimizzazione, affidabilità e precisione dei dati, del relativo limite di conservazione e sicurezza ed essere lecite, eque e trasparenti, nonché "perseguire una finalità specifica, esplicita e legittima, chiaramente definita nel diritto degli Stati membri o dell'Unione".

Orbene, in vista di una prossima definizione del complesso quadro giuridico sin qui delineato atto a stabilire, attraverso soluzioni inedite e all'avanguardia, elevati livelli di prestazione dei sistemi tecnologici inter operativi, delle apparecchiature di analisi comportamentale e di intelligenza artificiale, si può conclusivamente sostenere che a breve assisteremo a un consistente miglioramento globale della qualità di protezione e resilienza delle infrastrutture critiche aeroportuali contro atti di interferenza illecita e della difesa interna degli Stati dell'Unione.



RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). È stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net
È inoltre Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero, GeoTrade.



LA SFIDA ENERGETICA E LA GUERRA IN UCRAINA

La guerra russa in Ucraina, qualunque sia il suo esito, comporterà cambiamenti enormi per il sistema politico internazionale.

Queste trasformazioni trascineranno con sé le relazioni economiche tra gli Stati, i processi di internazionalizzazione delle imprese e la stessa globalizzazione.

Le conseguenze economiche e finanziarie saranno rilevantissime, ad iniziare dal valore dei danni subiti dalle infrastrutture urbane, logistiche e industriali ucraine (oltre 60 miliardi di dollari al momento), passando per il destino delle centinaia di miliardi di asset finanziari russi che dovrebbero essere stati congelati da diversi Paesi, per i significativi cambiamenti nella composizione della spesa pubbliche degli Stati, che destineranno quote crescenti di risorse alla spesa militare, fino all'incerto futuro che riguarderà il destino delle ingenti risorse di idrocarburi russe.

Soprattutto lo shock sui mercati dell'energia di questa guerra avrà conseguenze importanti di carattere geopolitico, ridefinendo il metro delle relazioni internazionali e trasformando quelli che erano rapporti internazionali consolidati tra Stati e tra singole regioni geoeconomiche del pianeta. Paesi che venivano reputati grandi mercati di riferimento per il futuro saranno messi in standby o addirittura bloccati mentre altre aree geopolitiche, marginalizzate nelle mappe della globalizzazione, saranno attenzionate per trovare alternative commerciali ed energetiche.

La guerra non è ancora finita né è ancora ipotizzabile quanto essa isolerà la Russia dal sistema internazionale occidentale. Giudicando da quanto visto nei primi due mesi del conflitto e considerando la risolutezza di Mosca di proseguire nella sua guerra di distruzione dell'Ucraina come stato indipendente, smembrandola e trasformandola in una frazione geoeconomicamente non sufficiente il rischio che la guerra, comunque essa vada, produrrà uno sganciamento dei mercati russi dall'Europa è ormai significativo e cresce con il prolungarsi del conflitto e con il massimalismo delle ambizioni russe (operazioni militari in profondità tentando di occupare tutta la fascia costiera del Paese, annessione di nuovi territori oltre quelli già annessi nel 2014, minacce di estensione del conflitto ad altre regioni, minacce di uso di armi nucleari ecc.).

La questione di medio periodo più importante per l'Italia è dunque quella di come garantire la propria sicurezza energetica anche in un contesto in cui la Russia non tornerà ad essere un partner economico strategico. La guerra ha fatto emergere con grande drammaticità in Italia una questione sommersa che il mondo della politica, quello dell'industria e delle parti sociali avevano a lungo tentato di non affrontare e di tenere nascosta per decenni: la questione della vulnerabilità energetica dell'Italia dall'estero ed in particolare dalla Russia e da altri Paesi esportatori di idrocarburi di aree geopolitiche altamente instabili, come il Medio Oriente ed il Nord Africa.



LA SFIDA ENERGETICA E LA GUERRA IN UCRAINA *segue*

Ora è necessario affrontare i tanti nodi irrisolti del nostro modello di sviluppo debole, basato su schemi di geopolitica energetica del passato, risalenti a particolari momenti e meccanismi della guerra fredda su cui non si può più fare affidamento.

Con la fine del mondo bipolare ed il disimpegno americano da varie regioni del globo sono terminati i dividendi che si erano accumulati dopo la seconda guerra mondiale; al tempo stesso, con la crisi della globalizzazione occidentale e l'ascesa di potenze revisioniste dello status quo non è più possibile mantenere relazioni economiche internazionali che tengano in massimo conto il problema della sicurezza tra gli Stati e del ritorno delle minacce di tipo convenzionale.

Ciò porterà ad un rafforzamento delle relazioni economiche ed industriali tra Paesi europei in quanto l'Europa si trova nella necessità di costruire una sua nuova postura strategica ed una visione geopolitica nelle sue relazioni internazionali, il che implica alcuni passaggi non scontati né facili.

Nel campo politico e della sicurezza, vuol dire ricostruire una propria autonomia strategica a fronte delle minacce statuali che ritornano nell'estero vicino europeo, sia nell'Europa Sud Orientale che nel Mediterraneo; in campo economico, impone di ricreare gli strumenti e la visione di un proprio *economic statecraft* con cui impiegare i mezzi economici per il raggiungimento di obiettivi politici e di sicurezza.

È chiaro che la dimensione energetica giace a cavallo di queste due dimensioni ed è il punto di incontro ed equilibrio tra la politica estera e di sicurezza ed i poteri d'intervento dello Stato in campo economico al fine di favorire sviluppi politici desiderati.

L'invasione russa dell'Ucraina ha decisamente

segnato lo spostamento del sistema internazionale verso una nuova fase d'instabilità e di securizzazione, trasformando in profondità e probabilmente per sempre il significato stesso della globalizzazione. In un mondo dove torna la competizione tra gli Stati per la conquista di nuovi territori e per la redistribuzione del potere globale non sono più possibili quelle interconnessioni economiche e sociali su scala globale che hanno consentito nei due decenni passati di abbattere le distanze spazio-temporali, far convergere i costi di materie prime e commodities, generare una forma di concorrenza e collaborazione economica su scala planetaria.

Le interdipendenze della globalizzazione avevano bisogno di due elementi chiave per potere funzionare: la mancanza di macro conflitti territoriali tra le potenze mondiali e il basso costo del petrolio e degli altri prodotti energetici. L'accettazione dello status quo da parte delle principali potenze e l'assenza di conflitti militari per la supremazia regionale o globale erano i presupposti necessari affinché i processi redistributivi della ricchezza, principalmente dall'Occidente verso l'Oriente, potessero essere accettati come contropartita di una più ampia crescita dei mercati globali e delle opportunità di crescita anche per l'Occidente; il secondo elemento, il basso costo dei prodotti dell'energia, era necessario per sostenere il livello necessario di interconnessioni industriali, di trasporti e logistica, nonché a far fronte all'accresciuta, e pressoché infinita, domanda di beni provenienti dai mercati globalizzati, in cui venivano attratti centinaia di milioni di nuovi consumatori, inclusi nei continenti a lungo rimasti ai margini dello sviluppo economico mondiale.

La guerra russa contro l'Ucraina ha frantumato il mosaico già parzialmente destrutturato della globalizzazione ed ha alzato il velo sul percorso di convergenza strategica che esiste tra Pechino e Mosca in chiave anti-occidentale o



LA SFIDA ENERGETICA E LA GUERRA IN UCRAINA SEGUE *segue*

quantomeno anti-americana; se la guerra proseguirà troppo a lungo, porterà ad una totale revisione dei meccanismi di funzionamento della globalizzazione così come li avevamo conosciuti negli ultimi 25 anni. Con questa guerra, Mosca ha deciso di abbandonare il proprio ruolo nella globalizzazione, disconnettersi in maniera pressoché totale dalle relazioni economiche, finanziarie, politiche e tecnologiche con l'Occidente e proiettarsi verso uno complicatissimo riposizionamento geopolitico asiatico.

Con questa crisi l'Italia deve prendere atto che non si trova più di fronte ad un semplice problema di dipendenza energetica dall'estero, un problema cioè di relazioni tra fornitore e consumatore all'interno di un meccanismo di mercato, ma di una vera e propria messa a nudo della propria vulnerabilità degli approvvigionamenti in quello che è un contesto internazionale di ritorno della guerra tra Stati in Europa che non si vedeva nel nostro continente dal 1945.

In questa situazione la vulnerabilità energetica nei confronti di un Paese aggressore di un altro Stato europeo che mantiene un atteggiamento ostile verso gli altri vicini europei riconfigura in termini assolutamente diversi, introducendovi con forza la dimensione strategico-militare, la questione della dipendenza energetica, che di fatto diviene insicurezza *tout court*.

Un contesto di ritorno della guerra come quello attuale, costringe l'Europa a muoversi con attenzione all'interno di un dilemma che a tratti appare d'impossibile soluzione, almeno nel breve termine: rinunciare alle nostre forniture energetiche e desertificare in pochi mesi il tessuto economico e sociale del nostro Paese; o accettare che la debolezza militare europea consenta alla Russia di avanzare la sua agenda geopolitica revisionista e con essa il progetto di riportare la situazione di sicurezza dell'Europa agli anni novanta, prima dell'inclusione dell'Eu-

ropa Centro Orientale post-comunista nello spazio Occidentale.

Oggi, nel bel mezzo di una guerra che sta scuotendo le stesse basi dell'architettura politica e di sicurezza internazionale e tracciando nuovi confini all'interno della globalizzazione, ci accorgiamo della difficoltà di sganciarci da quella che è un'economia da 2,2 trilioni di dollari, l'ottava del pianeta, e che mentre muove i suoi carri armati ed i suoi pezzi di artiglieria invadono e bombardano le città ucraine, ci tiene sotto ricatto energetico e politico con i contratti sugli idrocarburi e ci intima di accettare il suo revisionismo neo-sovietico e neo-zarista con cui minaccia l'Europa.

È in questo contesto che quella che era una semplice dipendenza energetica del passato diventa oggi una vulnerabilità strategica.

La guerra ha messo a nudo la nostra dipendenza elevata e strutturale e ci induce a riflettere su quanto miope sia stata la nostra politica energetica degli ultimi decenni e quanto fragili siano le basi dell'intero sviluppo economico e sociale italiano nel momento in cui il nostro principale fornitore di gas diventa un Paese che aggredisce militarmente i Paesi vicini all'interno dello stesso spazio di sicurezza europeo di cui facciamo parte.

Sicurezza militare e sicurezza energetica non possono più essere commerciate l'una per l'altra, ossia non è possibile mantenere l'una a spese dell'altra, ma devono essere entrambe mantenute come presupposto di un Paese libero, sovrano e sicuro.

La guerra russa in Ucraina sta producendo una serie di sconvolgimenti che difficilmente il sistema internazionale potrà assorbire senza risultare profondamente trasformato.

Con la rottura dell'ordine internazionale e dei

LA SFIDA ENERGETICA E LA GUERRA IN UCRAINA

meccanismi imperfetti di sicurezza collettiva si rischia di stravolgere le reti di interconnessione economiche globali che hanno garantito il funzionamento della globalizzazione, di cambiare le regole della transizione energetica e di far aumentare in maniera insostenibile i costi di quella green.

Comunque vada la guerra, la brusca disconnessione dalle fonti energetiche russe avrà impatti sulla transizione energetica in corso.

Da un lato, porterà nel breve termine ad una diversa pianificazione della transizione energetica, ma dall'altro produrrà un'accelerazione della transizione stessa, che diverrà ancora più strategica in quanto dovrà essere rivista in chiave di sicurezza e drastico taglio delle dipendenze. La transizione energetica ed ambientale diventerà geopolitica e dovrà essere condotta alla luce degli sconvolgimenti che emergeranno dal conflitto russo-ucraino e dal possibile *decoupling* della Russia dall'Occidente.

Un passaggio cruciale della geopolitica europea post-guerra fredda che probabilmente necessiterà di una revisione dei meccanismi istituzionali di funzionamento dell'Unione europea e di un ancora più stretto legame tra Usa ed Europa.



MAT REVIEW

PERCORSO FORMATIVO TRASPORTI DI ANIASAFE



Un percorso formativo innovativo, flessibile e personalizzabile, frequentabile sia in presenza che da remoto, per acquisire tutte le nozioni teoriche e pratiche utili a gestire e valutare i rischi Trasporti. Il nuovo corso di formazione interaziendale "Trasporti" di #ANIASAFE si compone di 4 moduli (di 7 ore ciascuno, con orario 9.30- 13 e 14 -17.30) distribuiti in 4 giornate:

- Capire il settore (24 maggio 2022)
- Le merci trasportate e la responsabilità del vettore (25 maggio 2022)
- Corpi marittimi (8 giugno 2022)
- Loss prevention, gestione sinistri e riassicurazione (9 giugno 2022)

[2022 Corso Marine Brochure.pdf](#)

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Alberta Frondoni
Alessandro Morelli
Pierluigi Portalupi
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI
Cristina Castellini
ANIA Co-direzione Generale
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 02 77.64.290 - 02 77.64.335
E-mail: matinsurancereview@ania.it