

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION  
& TRANSPORT WORLD

# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno XII, Numero 4  
Year XII, No. 4

ottobre 2022  
October 2022

## IL SALVAGE FORUM DELLO IUMI

**ANDREA PAPAIOANNU**  
*Marine Claims Lead,  
Swiss Re Corporate Solutions*



Sicuramente i lettori di questa rivista avranno familiarità con lo IUMI e le sue molteplici iniziative, e quindi con i cosiddetti "Technical Committees"; a questi sette comitati permanenti (Cargo, Facts and Figures, Inland Hull, Fishing Vessels and Yachts, Legal and Liability, Loss Prevention, Ocean Hull e Offshore Energy) è affidato il compito di seguire trend e sviluppi delle principali aree delle assicurazioni marittime analizzandone i mercati, le clausole prevalenti, gli andamenti dei relativi sinistri e quant'altro possa essere di interesse per l'Associazione e i suoi Membri.

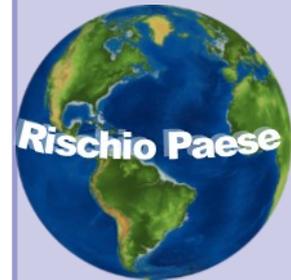
A qualcuno potrebbe però essere sfuggita la presenza – in aggiunta a questi sette Comitati – di alcuni *Representative Forums*, creati negli anni dall'Executive Committee e cia-

scuno destinato ad occuparsi di una particolare area di interesse, a seconda dei casi con un mandato a tempo determinato o indeterminato.

Attualmente i Forum sono quattro: Data and Digitalization, Education, Policy e Salvage, quest'ultimo oggetto di questa breve presentazione.

Dalla sua formazione, avvenuta con decisione dell'Executive Committee datata 25 maggio 2011, il Salvage Forum – nelle parole dello stesso IUMI – "*reflects the views of the world's hull and cargo insurers in the context of the development and operation of Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (including SCOPIC) ("LOF") and the wider treatment of salvage as it impacts upon marine property insurers*".

Rubrica di  
Paolo Quercia



THE IUMI CORNER  
Dave Matcham  
Chief Executive IUA



Diego Favero  
Marialisa Taglienti





## IL SALVAGE FORUM DELLO IUMI

Il mandato del Forum è pertanto incentrato sul Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (o "LOF"), da sempre il contratto di salvataggio più diffuso e conosciuto, e per estensione su tutte le problematiche di interesse degli assicuratori *property* (corpi e merci) connesse con il salvataggio marittimo.

Per meglio raggiungere i propri scopi il Forum è formato da membri provenienti da quanti più paesi possibili e con formazione e competenze il più possibile diversificate. Attualmente i membri del Forum, nominati dall'Executive Committee dello IUMI, sono undici:

- Nick Coleman (Gard, Norvegia) - *Chair*
- Cedric Declercq (AXA XL, Singapore)
- Frédéric Denèfle (GAREX, Francia)
- Joseph G. Grasso (Wiggin and Dana, USA)
- Helga Gronlund Hodne (Norwegian Hull Club, Norvegia) - *Secretary*
- Jenna Hales (Hiscox, UK)
- Jiro Kubo (Tokio Marine & Nichido Fire Insurance Co. Ltd, Giappone)
- Andrea Papaioannu (Swiss Re Corporate Solutions, Italia)
- Michael Pfeiffer (VHT, Germania)
- Mark Sachs (Penningtons Manches Cooper, UK)
- Dieter Schwampe (Arnecke Sibeth Dabelstein, Germania)

La prima riunione del Salvage Forum, avvenuta come detto nel 2011 (il 27 ottobre, per la precisione), vide da subito delinearsi quelle che sarebbero state le principali aree di interesse: nel corso della riunione furono infatti dibattuti l'*environmental salvage* (in merito al quale venne immediatamente identificata la necessità di un approccio uniforme da parte dei vari mercati alle que-

stioni connesse con gli articoli 13 e 14 della *Salvage Convention* del 1989 e la SCOPIC), il monitoraggio dei LOF Award e delle tariffe SCOPIC, l'approfondimento di questioni relative alle York Antwerp Rules a suo tempo avanzate da BIMCO e *Comité Maritime International*, i rapporti tra IUMI e *International Salvage Union*.

Emergeva anche chiaramente la necessità, peraltro caldeggiata dallo EC dello IUMI, di rappresentare gli interessi e le posizioni degli assicuratori *property* in molteplici contesti, quali ad esempio il Lloyd's Salvage Group ("custode" del LOF), lo SCOPIC Committee e il comitato "General Average" del CMI.

Il mandato del Forum veniva successivamente formalizzato con dei "Terms of Reference" i quali, dopo più di dieci anni di utilizzo, sono stati recentemente ritenuti bisognosi di una revisione nell'ottica di quello che Lars Lange, Segretario Generale dello IUMI, ha definito un "upgrade of the Salvage Forum's impact and responsibilities".

Sotto la leadership di Jan-Hugo Marthinsen (membro dell'EC) e del Chair del Salvage Forum, Nick Coleman, è stato quindi creato un Gruppo di Lavoro che includeva membri dell'Executive Committee, dei "Technical Committees" maggiormente interessati al lavoro del Forum (Cargo, Ocean Hull e Offshore Energy) e del Salvage Forum stesso (incluso il sottoscritto) con lo scopo, forti dell'apprezzamento dell'EC per il lavoro svolto, di ripensare, allargandolo, il mandato del Forum in un'ottica di maggiore connessione tra il Forum stesso e i Comitati Tecnici.

Questo lavoro, completato l'estate scorsa, si concretizza nei nuovi "Terms of Reference", che riflettono questa maggiore responsabilità ampliando e riformulando gli obiettivi del Forum, così sintetizzabili:



## IL SALVAGE FORUM DELLO IUMI

- rappresentare e promuovere gli interessi dei *property underwriters* in relazione a Salvataggio e Avaria Generale;
- monitorare novità e andamenti relativi a Salvataggio e Avaria Generale (trattati, normative e regolamenti, pratiche di mercato, giurisprudenza, ecc.);
- fornire supporto educativo e divulgativo ai membri IUMI e all'industria assicurativa e marittima in genere sui temi del Salvataggio e dell'Avaria Generale;
- promuovere le relazioni tra assicuratori e altri *stakeholders* quali Salvatori (ISU in primis), P&I Clubs, armatori e liquidatori di avarie;
- rappresentare le opinioni e le posizioni dello IUMI su salvataggio, avaria generale e sinistri marittimi in genere negli incontri delle varie istituzioni e organismi interessati.

Viene inoltre ribadita l'importanza della partecipazione dei membri del Salvage Forum agli incontri del Lloyd's Salvage Group, dello SCOPIC Committee, del CMI e dei suoi Working Groups ecc., dove i membri del Forum rappresenteranno la voce dello IUMI, prendendo decisioni e votando a nome dello IUMI stesso.

Concretamente, l'attività del Forum è chiaramente in stretta dipendenza con quanto accade nella nostra industria: negli anni scorsi sono stati seguiti a titolo di esempio argomenti quali il "Code of Practice" tra l'International Group of P&I Clubs ("IG") e lo IUMI, l'aggiornamento dei termini delle garanzie di Avaria Generale a cura dello Standing Committee del CMI, la posizione da prendere in merito alla ventilata chiusura della Lloyd's Salvage Arbitration Branch.

Al momento l'argomento che più ci coinvolge è il processo di revisione del LOF attualmente in corso presso i Lloyd's, in merito al quale il Sal-

vage Forum ha identificato tre *workstreams* di maggiore interesse per lo IUMI e che saranno quindi seguiti con particolare attenzione: il LOF come elemento delle *policy* aziendali in tema di ESG (Environment, Social and Governance), l'utilizzo del LOF nei salvataggi in Asia e Far East e il monitoraggio dei salvage awards e dei costi.

Si tratta di temi di grande importanza per il nostro settore che certamente terranno i membri del Forum impegnati, nel rispetto del mandato impartito dell'Executive Committee.

### IL SALVATAGGIO

Il salvataggio marittimo è la procedura di recupero della nave e del suo carico dopo un naufragio o un altro sinistro marittimo ed è oggi disciplinato dalla International Convention on Salvage, 1989 che ha innovato rispetto al precedente regime (Convenzione sulla legge di salvataggio adottata a Bruxelles nel 1910) in forza del quale se il salvatore aveva successo nelle operazioni di salvataggio della nave o del carico aveva diritto ad una ricompensa, da calcolarsi sul valore totale della nave e del suo carico; se viceversa il salvataggio non aveva successo, vigeva il principio del "No Cure, No Pay" per effetto del quale il salvatore non avrebbe ottenuto nulla. A partire dagli anni '70 i numerosi incidenti con sversamenti di greggio e i conseguenti disastri ambientali provocati hanno portato ad un profondo ripensamento delle pratiche di salvataggio fino ad allora seguite. Nel 1980 il mercato di Londra apporta significative modifiche al Lloyd's Open Form, formalmente "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement", e comunemente indicato come LOF, un contratto standard che disciplinava le operazioni di salvataggio marittimo fin dalla fine del XIX secolo. Il LOF 1980 stabilisce che il salvatore che agisca per cercare di evitare danni ambientali ha diritto ad una ricompensa anche se abbia fallito nel salvataggio della nave e del suo carico. Questo principio ha incontrato un tale favore da venire incluso nella Convenzione del 1989 i cui articoli artt. 13 e 14 dettano, rispettivamente, i Criteri per stabilire la remunerazione del salvatore e il diritto al Compenso speciale per il soccorritore che non sia riuscito a ottenere una ricompensa in modo normale (cioè dal salvataggio della nave o del carico).



## GLI ASSICURATORI MARITTIMI E LA QUALITÀ DELLE NAVI

ALESSANDRO MORELLI  
*Marine Consultant*



La qualità della nave è uno degli elementi più rilevanti che un Assicuratore *Marine* – sia corpi che merci – deve tenere in considerazione nella valutazione di un rischio.

Sotto il profilo normativo si fa riferimento al concetto di “seaworthiness”, intesa come la capacità della nave di affrontare in sicurezza i normali pericoli del mare.

Il Marine Insurance Act (MIA) 1906, definisce la “seaworthiness”, stabilendo che

*A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured (Section 39 (4))*

ed inoltre impone una “implied warranty of seaworthiness” solamente per le polizze a viaggio all’inizio del viaggio (o di ogni fase di un viaggio in più tappe); per una polizza a tempo tale “implied warranty” non trova applicazione e l’Assicuratore può trovare difesa solo se prova che la nave è salpata in condizioni di innavigabilità (*unseaworthy*) con la piena conoscenza e acquiescenza dell’armatore (*privity of the assured*).

In tal senso il MIA precisa

*In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness (Section 39-5).*

Evidentemente l’onere per l’Assicuratore di provare la “privity” dell’Assicurato rischia di essere particolarmente gravoso, così tradizionalmente

gli Assicuratori inseriscono in polizza una Clausola di Classificazione che impone che la nave sia sempre in possesso del certificato di classe rilasciato da uno dei primari Registri di Classifica: il possesso della classe diventa così presunzione di “seaworthiness”, attesi i controlli normalmente operati dai registri.

Nelle polizze Corpi viene utilizzata la “Hull Classification Clause JH 131”, che prevede:

*Warranted that:*

*1.1 The vessel is classed with ..... (nome del Registro di Classifica, ndr) and existing class maintained.*

*1.2 Any recommendations, requirements or restrictions imposed by the above Classification Society and relating to the seaworthiness of the vessel shall be complied with by the dates required by that Society.*

Per le Merci si fa di norma riferimento alla “Institute Classification Clause 1/1/2001” che richiede – sebbene non con la forza cogente di una “warranty” – che la merce sia imbarcata su una nave classificata da un Registro membro dell’IACS (*International Association of Classification Societies*), salvo per i traffici locali, per i quali è accettata una Società di classifica della stessa nazione dell’armatore e della bandiera della nave.

La clausola di classificazione rappresenta quindi una difesa più agevole per l’Assicuratore e per questo viene metodicamente inserita nelle polizze Corpi e Merci.



## GLI ASSICURATORI MARITTIMI E LA QUALITÀ DELLE NAVI

Sotto questo profilo, il riferimento per il sottoscrittore è quello delle società di classifica facenti parte dell'IACS, alla quale aderiscono le primarie società di classifica, che applicano standard di sicurezza e qualità fissati dall'IACS stessa e quindi comuni a tutti i registri associati.

Ad oggi aderiscono all'IACS undici registri, fra i quali il Registro Italiano Navale (per l'elenco completo si veda il sito [Members - IACS](#)).

Le normative interne e linee guida dell'IACS sono fra l'altro in continua evoluzione, in quanto l'associazione dei registri adegua costantemente le proprie linee tecniche e di controllo in materia di *maritime safety* e *pollution prevention* alle normative introdotte via via dall'IMO, con la finalità di aggiornare nel tempo i requisiti tecnici minimi in materia di progettazione, costruzione, manutenzione e controllo delle navi.

Per quanto esposto, il primo riferimento per il sottoscrittore *Marine* per valutare la qualità della nave è dunque quello del Registro di classifica, avendo tuttavia consapevolezza che vi possono essere casi – soprattutto nel settore Merci – di spedizioni di merci imbarcate su navi non classificate con uno dei registri IACS. Questa è una situazione che può verificarsi in relazione a traffici provenienti dal Mar Nero che facilmente trovano imbarco – anche in considerazione del nolo più contenuto – su navi facenti capo ad armatori locali, con registri di classifica degli stati dell'Est europeo, quali Bulgaria, Romania, Ucraina ovvero Turchia: questi registri non sono membri IACS e non sono quindi vincolati ad applicare i medesimi standard di qualità dei registri IACS.

In tali situazioni, se l'assuntore si trova davanti a ragioni commerciali nei confronti del suo cliente che gli rendono difficile semplicemente declinare il rischio, avrà necessità di fare riferimento ad altri parametri che possano fornirgli indicazioni circa la qualità e l'affidabilità della nave proposta.

In questi casi – ma anche laddove il registro sia membro dell'IACS – interviene la rilevanza delle informazioni circa il Club P&I cui la nave è iscritta e gli esiti dei controlli delle autorità portuali, il cd. "Port State Control".

In casi limitati il sottoscrittore può richiedere uno specifico intervento peritale, ma ovviamente in queste situazioni non si tratta di un perito chiamato, come frequentemente si verifica, a sovrintendere le operazioni di carico e stivaggio della merce, bensì di un *surveyor* corpi che ispezioni la nave: questa è un'operazione lunga e complessa, che – salvo il caso di specifici Project Cargo – ben difficilmente può essere imposta dall'assicuratore merci.

Molto più immediato è invece fare riferimento appunto al P&I della nave e agli esiti delle visite da parte delle autorità portuali.

### Il Club P&I

La rilevanza per il sottoscrittore *Marine* dell'informazione circa il Club P&I della nave è legata al fatto che, tradizionalmente, i Clubs dell'International Group of P&I Clubs – i tredici primari assicuratori delle responsabilità armatoriali, con criteri assuntivi coordinati – attuano regolari interventi di *loss prevention*, che includono fra l'altro l'effettuazione di "condition surveys", sia per le navi "new entries" dai dodici anni in su (le cd "pre-entry surveys"), sia in altre situazioni, che facciano ritenere opportuno un intervento finalizzato alla prevenzione di sinistri.

Questa specifica attenzione dei P&I Clubs alla tematica della *loss prevention* fa sì che per il sottoscrittore *Marine* sapere che una nave è iscritta ad uno dei tredici Clubs significa poterne inferire un dato potenzialmente positivo sulla nave stessa, da affiancare a quello relativo al certificato di classe rilasciato da uno dei registri



## GLI ASSICURATORI MARITTIMI E LA QUALITÀ DELLE NAVI

facenti parte dell'IACS ovvero, a maggior ragione, nei casi in cui la classe della nave sia rilasciata da un registro non-IACS.

L'elenco aggiornato dei Clubs facenti parte dell'International Group può essere consultato sul [sito dell'IG stesso](#).

### Il Port State Control (PSC)

Sotto questo termine rientra il complesso meccanismo dei controlli operati dalle Autorità portuali dei vari Stati costieri nei confronti delle navi di bandiera estera che toccano i loro porti, con il fine di garantire che la nave che scala un porto in navigazione internazionale non sia in condizioni sub-standard rispetto alle convenzioni internazionali che regolano la sicurezza della navigazione e non rappresenti quindi un pericolo per la vita umana in mare e per l'ambiente.

E' opportuno precisare che ricade sugli armatori e gestori della navi la responsabilità primaria nel garantire la conformità delle stesse agli standards fissati da IMO in relazione alla sicurezza della navigazione e alla tutela dell'ambiente, mentre alle loro autorità di bandiera spetta il compito di sorveglianza affinché tale conformità sia realizzata.

Il PSC – esercitato come detto non dalle autorità di bandiera ma da quelle dello stato di attracco – rappresenta in qualche modo una rete di sicurezza per individuare e fermare le navi sub-standard, evitando così che rappresentino un pericolo per la navigazione.

Il fenomeno PSC si è sviluppato in particolare negli anni '80 del '900, in un periodo segnato da importanti sinistri navali, in particolare dopo il naufragio dell'Amoco Cadiz nel 1978, che indusse 14 Stati costieri europei a concludere nel 1982 un

accordo noto come *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* (Paris MoU).

Oggi i Paesi membri del Paris MoU sono 27 (ma la Federazione Russa è attualmente sospesa), e nel corso degli anni al Paris MOU si sono aggiunti numerosi altri analoghi accordi regionali; ad oggi si contano nove *Memoranda of Understanding on Port State Control* (MoUs) che coprono ormai la quasi totalità delle zone costiere mondiali; di seguito la lista dei nove accordi:

- Europe and the North Atlantic (Paris MoU)
- Asia and the Pacific (Tokyo MoU)
- Latin America (Acuerdo de Viña del Mar)
- Caribbean (Caribbean MoU)
- West and Central Africa (Abuja MoU)
- Black Sea region (Black Sea MoU)
- Mediterranean (Mediterranean MoU)
- Indian Ocean (Indian Ocean MoU)
- Riyadh MoU.

A questi nove si aggiunge la United States Coast Guard, con un proprio regime di PSC.

Dalla cartina (riportata nella pagina seguente) si può rilevare come quasi tutte le aree costiere del mondo ricadano sotto qualcuno dei MoU's esistenti.

Numerosi sono i punti di forza rappresentati dai MoU's, primo fra questi la collaborazione fra gli stati aderenti, cosicché sia vigente – in un'area geografica in taluni casi anche estremamente ampia (si pensi ad esempio alla territorialità del Paris MoU) – un sistema armonizzato di ispezioni. I MoU's prevedono che ciascuno Stato membro ispezioni ogni anno il 25% delle navi estere che toccano i suoi porti nazionali; il Paris MoU nel suo complesso di Paesi ispeziona circa 17.000 navi all'anno.



## GLI ASSICURATORI MARITTIMI E LA QUALITÀ DELLE NAVI

Fonte: Mediterranean MoU



I criteri di selezione delle navi da ispezionare si sono affinati in ambito Paris MoU a partire dal 2012, con l'introduzione del *New Inspection Regime* che, introducendo il concetto di *Ship Risk Profile*, stabilisce un criterio qualitativo per la selezione delle navi da sottoporre ad ispezione.

Vi sono infatti 3 gradi di *Ship Risk Profile*: "High Risk", "Low Risk" e "Standard Risk".

Le navi con "Standard Risk Profile" vengono ispezionate dal PSC del Paris MoU una volta all'anno, quelle con "High Risk Profile" due volte all'anno, mentre quelle con "Low Risk Profile" sono ispezionate una volta ogni due anni. In tal modo l'operatività della nave di maggiore qualità viene resa più fluida, con conseguente incentivo al mantenimento di standard elevati.

Il Risk Profile di una nave viene attribuito in base a parametri generici (tipo nave, età, bandiera, operatore) e storici (esito delle visite ispettive degli ultimi 3 anni con presenza di *deficiencies* e *detentions*).

Il sistema ispettivo del PSC si articola infatti sui due concetti di "deficiency" e "detention": durante la visita ispettiva, il funzionario dell'autorità portuale può rilevare dei difetti (*deficiencies*); se questi sono tali da mettere a rischio la sicurezza della nave stessa, l'ambiente ovvero l'equipaggio, l'ispettore emana un provvedimento di fermo nave (*detention*), cioè vieta alla nave di lasciare il porto sino a quando la o le *deficiencies* all'origine della *detention* non siano state sanate.

Un numero ripetuto nel tempo di *detentions* può anche portare alla proibizione per la nave di attraccare a qualsiasi porto dell'area del Paris MoU (cd. *banning*).

Le statistiche del Paris MoU sembrano evidenziare l'efficacia di tale sistema di controlli, dal momento che da un tasso medio di *detention* superiore al 10% dei primi anni, si è ora scesi ad un tasso del 3,43% rilevato nel 2021, come da ultimo Report del Paris MoU.



## GLI ASSICURATORI MARITTIMI E LA QUALITÀ DELLE NAVI

In un prossimo articolo si entrerà maggiormente nel dettaglio del meccanismo del *New Inspection Regime*; in questa sede interessa evidenziare in che modo il sistema del PSC possa rappresentare un ausilio per il sottoscrittore *Marine* nella valutazione della qualità della nave.

Occorre anzitutto dire che i dati ispettivi del PSC sono raccolti in una base dati dal nome Equasis (*Electronic Quality Shipping Information System*), che contiene informazioni sulla sicurezza delle navi in navigazione, presentandosi così come uno strumento nella lotta contro navi e operatori sub-standard.

Forniscono dati ad Equasis otto dei nove PSC MoU's sopra menzionati, la Coast Guard americana ed anche altre organizzazioni quali le società di classifica ed i Clubs P&I.

L'accesso al sito Equasis ([www.equasis.org](http://www.equasis.org)) è libero e gratuito (occorre solo una registrazione) ed il sito consente la ricerca di una nave e la

acquisizione non solo dei suoi dati tecnici (tipo, età, tonnellaggio), ma anche di alcune informazioni rilevanti quali la società di classifica, il club P&I di appartenenza e, soprattutto, la storia delle ispezioni PSC, con il dato delle eventuali *deficiencies* e *detentions*.

Dal momento che, come si è detto, il provvedimento di *detention* viene emesso dall'ispettore portuale in presenza di *deficiencies* che possano compromettere la sicurezza della nave, evidentemente la presenza o meno di tali provvedimenti a carico di una nave è un elemento di grande interesse per il sottoscrittore, in aiuto alla sua valutazione.

Sarà quindi opportuno che la sua attenzione, oltre che sulla classe della nave e - per le ragioni esposte sopra - sul club P&I, si concentri anche sullo stato degli eventuali provvedimenti di *detention*, attraverso la ricerca della nave su Equasis.





## SICUREZZA AEROPORTUALE 2022: LE NUOVE REGOLE UE POST PANDEMIA

**DORIANO RICCIUTELLI**  
*Istruttore ENAC della sicurezza*



In virtù del regolamento (UE) 182/2011 (articolo 10, paragrafo 1, lettera d), il comitato per la sicurezza dell'aviazione civile (AVSEC) si è pronunciato in ordine a due proposte della Commissione indirizzate a modificare, rispettivamente, il regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998 e la decisione di esecuzione C(2015) 8005 (contenente un allegato classificato "confidential UE/EU"), attinenti ad alcune dettagliate misure per l'attuazione delle norme comuni di security sancite dal regolamento (CE) n. 300/2008.

In premessa va detto che la predetta Istituzione ha provveduto via via ad approvare numerosi emendamenti nei confronti dei due suddetti strumenti normativi, sin dalla loro pubblicazione, per l'esigenza, marcatamente sentita, di "chiarimento, armonizzazione o semplificazione" dell'impianto regolamentare nel suo insieme, nonché di introdurre mirate regole di "rafforzamento" del sistema di security, in funzione sia dell'evoluzione della minaccia, sia dei nuovi sviluppi degli aeroporti, delle compagnie aeree, delle operazioni, della tecnologia del comparto e, da ultimo, della politica internazionale.

È ovvio qui ricordare che il necessitato riordino nel tempo di tali atti di esecuzione ha costituito indubbiamente anche un importante momento per il settore dell'aviazione in termini di sicurezza, nell'ottica di mantenere un regime coerente, efficace ed efficiente nell'intera Unione europea, specie considerando l'attuale, delicato periodo storico e l'elevato livello di rischio globale.

Si tenga ben presente che in vista del raggiungimento del predetto obiettivo l'azione di adattamento legislativo è stata supportata dall'attività dell'ICAO, dalle esperienze maturate a seguito delle ispezioni e degli audit comunitari e nazionali e, infine, dai contributi degli Stati membri e di stakeholder.

Ebbene, sulla base delle votazioni espresse sulle due bozze di modifica da parte del comitato AVSEC, a seguito dei lavori tenuti nella sessione straordinaria del 4 maggio 2022 e la votazione in sede di comitologia del 26 maggio 2022 (doc. D079903/03), è stato definitivamente approvato il nuovo regolamento di esecuzione 1174/2022/UE del 7 luglio 2022<sup>(1)</sup>.

Nel novero degli interventi normativi prodotti dalla novella, peraltro condotti in numerosi ambiti applicativi, rileviamo, in primis, l'introduzione di requisiti di carattere generale volti a stabilire procedure per il trattamento dei bagagli non identificati e degli oggetti sospetti, sulla scorta delle analisi del rischio effettuate dalla autorità designata di ogni paese dell'Unione Europea.

Il compilatore si è poi interessato di regolamentare, ove previsto, il trasporto di armi da fuoco e il relativo deposito all'interno dell'aeromobile, da parte di passeggeri.

Ciò è stato normativamente realizzato attraverso

(1) E' stata altresì approvata la decisione di esecuzione della Commissione in data 7/7/2022 C(2022) 4638 final (SENSITIVE)



## SICUREZZA AEROPORTUALE 2022: LE NUOVE REGOLE UE POST PANDEMIA

l'individuazione di misure capaci di garantire che il citato materiale pericoloso per la navigazione venga caricato a bordo soltanto dopo l'accertamento da parte di una persona autorizzata e debitamente qualificata che non siano cariche non disgiunte dalla accortezza che vengano stivate in un luogo non accessibile durante il volo.

Sull'argomento giova rimarcare che in Italia la materia de qua viene ampiamente disciplinata dal combinato disposto della legge 694 del 23 dicembre 1974 e di specifiche procedure del programma nazionale di sicurezza (in vigore dal 1° ottobre 2020) che trattano il trasporto di armi e di munizioni al seguito dei passeggeri in arrivo, partenza o transito.

Appaiono, inoltre, assai rilevanti le regole del tutto innovative incluse nel campo della formazione e rivolte ad assicurare che il personale con accesso senza supervisione a merci e posta riceva il medesimo addestramento erogato in favore degli addetti ai controlli di security, anche in nome dei generali principi di standardizzazione e equivalenza ispirati dalla normativa europea.

Attraverso la lettura del nuovo articolato ci accorgiamo ancora di inediti sviluppi legislativi nella sfera del trasporto aereo di merci e posta con l'istituzione di un nuovo tipo di soggetto quale il "trasportatore autorizzato" (*approved haulier*) e con l'abolizione del regime relativo ai mittenti responsabili.

In relazione alle questioni aperte sulle forniture, si prevede che l'"operatore" dovrà registrare (a decorrere dal 1° gennaio 2023) i dettagli delle informazioni sui fornitori dell'aeroporto che ha designato nella lista presente nell'"*Union database on supply chain security*", vale a dire la banca dell'Unione sulla sicurezza della catena di approvvigionamento che beneficia in tal maniera d'un relativo, nutrito arricchimento numerico e qualitativo dei soggetti iscrivibili.

Per quanto concerne il *background check* rafforzato di cui al regolamento 1583/2019, in vigore dal 1° gennaio 2022 (e in taluni casi, i.e. per i security manager, dal 1° gennaio 2023), ovvero il necessario superamento del controllo approfondito dei precedenti personali dei "responsabili" della sicurezza, si è stabilito un riassetto delle categorie per le quali sorge l'obbligo di soddisfare il requisito in parola. Si ravvisa per di più che è stato riservato uno spazio normativo al training destinato ai membri di equipaggio, sia di condotta che di cabina, i cui compiti contemplano l'esercizio di misure di sicurezza a terra o in volo in vigore dal 1° gennaio 2023.

Degna di menzione in questo contesto appare la formulazione delle competenze che i "crew member" acquisiranno grazie ad un programma didattico orientato ad una preparazione puntata alle conoscenze degli atti terroristici e di interferenza illecita nonché degli attuali rischi, "compresi, tra l'altro, la minaccia interna e la radicalizzazione", sempre nell'alveo di una "consapevolezza dei pertinenti requisiti giuridici e d'una cultura della sicurezza solida e resiliente sul luogo di lavoro e nel settore dell'aviazione civile".

Suscita altresì un certo interesse tra gli obiettivi del rinnovato impianto formativo, oltre al conseguimento di abilità e cognizioni tipiche di questa tipologia di personale, anche il raggiungimento della "capacità di proteggere la cabina di pilotaggio durante il volo", la padronanza delle "procedure relative al trasporto di passeggeri potenzialmente di disturbo a bordo di un aeromobile" (i.e. *unruly e disruptive*) e la preparazione sul "trattamento delle persone autorizzate a portare a bordo armi da fuoco", ossia, in sintesi, quell'attività di security dai risvolti pratici che sinora ha talvolta solo marginalmente investito le prerogative operative degli equipaggi delle compagnie aeree europee.



## SICUREZZA AEROPORTUALE 2022: LE NUOVE REGOLE UE POST PANDEMIA

Preme sottolineare invece come, a livello nazionale, numerose delle suesposte conoscenze didattiche siano in effetti già puntualmente richiamate dal manuale addestrativo allegato alla circolare SEC 05 dell'ENAC che, comunque, dovrà venir in parte rivisitato ed aggiornato alla luce delle nuove disposizioni europee.

Procedendo sul solco della nostra disamina registriamo che, tenuto conto della mancata implementazione in tutti i paesi membri (tra i quali anche l'Italia) della disciplina relativa all'impiego dei cani per la rilevazione di esplosivi (fatti salvi ovviamente gli interventi delle forze specialistiche di polizia), in questa rivisitazione si dettano regole, *à juste titre*, che agevolano il mutuo riconoscimento *intra*-UE dell'addestramento delle unità cinofile e una stretta cooperazione inter-statale da promuovere attraverso la nozione, l'evoluzione e lo scambio delle buone pratiche sin qui adottate.

Notiamo, dunque, un affinamento dei requisiti di prestazione per il rilevamento dei metalli mediante le apparecchiature di sicurezza "*walk through metal detection equipment*" con la creazione di due nuovi standard, nonché per la risoluzione dell'allarme nel processo di screening del bagaglio a mano, laddove nella gamma dei sistemi "*explosive detection system* (EDS)" si ipotizza l'utilizzazione di una diversa tecnologia, come la diffrazione dei raggi X.

Sempre nel panorama degli apparati usati per i controlli di sicurezza aeroportuali e, particolarmente riguardo al "*threat image projection* (TIP)", si rammenta che sono stati certificati, a certe condizioni, sistemi che si avvalgono di un database dinamico, *i.e.* *Combined Threat Image* (CTI), per la generazione di immagini.

Orbene, focalizzando la nostra attenzione sull'attività del comitato AVSEC, in occasione delle riunioni del 22 marzo e del 14 giugno 2022 osserva-

mo come la Commissione, nel rimarcare che la ripresa delle operazioni avioniche avrebbe ingenerato il ritiro graduale (*phase out*) di qualsiasi deroga dettata da esigenze correlate alla diffusione pandemica da Covid-19, abbia preso atto della rilevante, recente legislazione a tutt'oggi emanata; in particolare ci si riferisce all'ultimo aggiornamento della decisione di esecuzione C (2015)8005, alla versione consolidata del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 a seguito dell'adozione del regolamento 2021/255, alla prima decisione della Commissione sulla formalizzazione del timbro ufficiale (*EU STAMP*) alle apparecchiature testate con successo dalla Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC) e al regolamento di esecuzione (UE) 2022/421. Quest'ultimo provvedimento, incardinato nel framework del "*one stop security concept*", ripristina l'aggiornamento degli elenchi dei paesi terzi che si considera applichino correttamente prescrizioni di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni, segnatamente Stati come la Repubblica di Serbia, per quanto riguarda l'aeroporto Nikola Tesla di Belgrado e Israele, limitatamente all'aeroporto internazionale Ben Gurion.

Si aggiunga che, allo scopo di accordare una flessibilità supplementare a taluni operatori aeroportuali sinora esclusi, è stato concesso alle pertinenti autorità di poter autorizzare, al più tardi fino al 1° settembre 2022, l'uso dello standard EDS 2 per lo screening di merci e posta, nonché di posta e materiale del vettore soggetti a controlli di sicurezza.

In base all'esperienza acquisita notiamo alcune modifiche apportate dal citato regolamento UE/2022/421 sulle modalità di attuazione di determinate norme fondamentali comuni in relazione, rispettivamente, ai "validatori" della sicurezza aerea UE (con riferimento alla reciprocità del riconoscimento del relativo *status* tra paesi *extra*-UE e Stati membri) e sulla significativa elimina-



## SICUREZZA AEROPORTUALE 2022: LE NUOVE REGOLE UE POST PANDEMIA

zione graduale delle apparecchiature a raggi X a visione singola.

In proposito, tutti i suindicati macchinari radiogeni, installati a partire dal 1° gennaio 2023, devono infatti essere giustappunto a visione multipla benché, come forma di moratoria, sia stato permesso all'autorità competente di accordare, per ragioni meramente oggettive, il ricorso ai macchinari a raggi X a visione singola, messi in opera prima del 1° gennaio 2016, al più tardi fino al 31 dicembre 2025, mentre per quelli in uso a partire dal 1° gennaio 2016, l'impiego è autorizzato per un periodo massimo di 10 anni dalla data di installazione o al più tardi fino al 31 dicembre 2027, se quest'ultima data è anteriore.

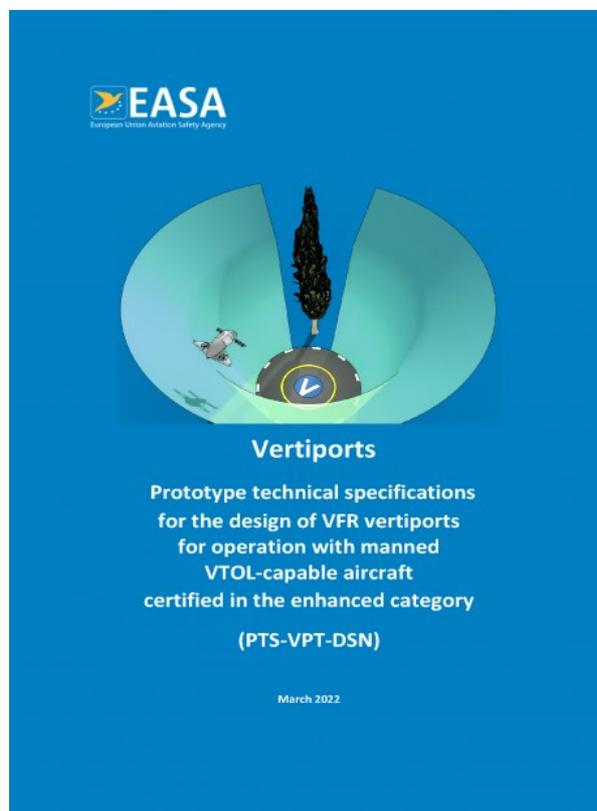
Giova rimarcare che, seguendo il calendario degli interventi previsto nell'agenda dei lavori dell'anzidetto comitato, la Commissione ha fornito un utile ragguglio sull'esito di vari meeting (del "Workstream on the threat picture" del 23/5/2022 e dello Steering Group del 2/6/2022) diretti a sviluppare la "strategia per la sicurezza aerea" e, nell'ambito del dibattito instaurato sul tema delle aggressioni CBRN per l'aviazione civile, ha informato sui risultati ottenuti nel corso della riunione del gruppo ad hoc sulle minacce chimiche del 9 giugno 2022 e sulla tabella di marcia prevista per l'adozione di nuovi standard di rilevamento.

Relativamente poi alle operazioni cargo si è trattato l'argomento concernente i preparativi per la definizione della prossima versione "2 del Pre-Loading Advance Cargo Information" (PLACI).

Riguardo alle iniziative internazionali sono state fissate le priorità europee per la 41ª sessione dell'Assemblea dell'ICAO (27 settembre – 7 ottobre 2022) e le discussioni per ottimizzare il coordinamento con la Organizzazione stessa circa le ispezioni e gli audit di sicurezza aerea e, per quanto riguarda le relazioni esterne, la Commissione ha ricordato la procedura legislativa in

corso negli Stati Uniti finalizzata ad assegnare l'incarico all'Amministrazione per la sicurezza dei trasporti (TSA) di avviare un programma pilota proiettato a stabilire accordi di sicurezza unica con i paesi partner in seno al gruppo di cooperazione (TSCG) UE-USA.

Sul tavolo del dibattito è stato aggiunto un doveroso punto sul conflitto in Ucraina per l'adozione di misure relative al sorvolo delle zone di conflitto e alla certificazione degli operatori di trasporto aereo di merci in Russia e, infine, un dibattito sugli ultimi sviluppi della policy europea sui droni e la sicurezza relativa ai Vertiports, ovvero gli aerodromi per velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticali (eVTOL) nel quadro dell'Urban Air Mobility<sup>(2)</sup>.



(2) Si veda "World's first design specifications for vertiports" dell'EASA del 24/3/2022.



## IL PUNTO DI VISTA DEI GIUDICI DI MERITO SUL CONCORSO TRA RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE ED EXTRA CONTRATTUALE NEL CONTRATTO DI TRASPORTO

**DIEGO FAVERO**

*Senior Associate RP Legal & Tax, Bologna*



Il Tribunale di Napoli (sentenza n. 9240/2022 pubbl. il 20/10/2022) e il Tribunale di Reggio Emilia (sentenza n. 936/2022 pubbl. il 15/09/2022) hanno affrontato con due recentissime sentenze la ricorrente questione del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore stradale.

Le vicende esaminate dai giudici di merito attevano, rispettivamente, all'errato ritiro di un collo contenente materiali deperibili destinati alla ricerca – che a causa della loro custodia a temperatura non controllata, deperivano con conseguente impossibilità del loro utilizzo per pubblicazioni scientifiche e progetti di ricerca che avrebbero consentito di avanzare richieste di finanziamenti – e alla tardiva riconsegna di documentazione necessaria per la partecipazione a una gara d'appalto, che comportava l'esclusione della mittente.

In entrambi i casi i mittenti agivano in giudizio nei confronti del vettore lamentando sia l'inadempimento al contratto di trasporto ai sensi dell'art. 1693 c.c., sia una responsabilità extracontrattuale del vettore.

In entrambi i casi i giudici di merito, nel riconfermare l'ormai prevalente orientamento espresso dalla Corte di Cassazione hanno escluso la configurabilità di un concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.

Affinché si possa configurare un simile concorso è necessario che la condotta del vettore, estranea dalle obbligazioni assunte con il contratto di trasporto, abbia un'autonoma rilevanza giuridica

quale atto illecito ai sensi dell'art. 2043 c.c..

In altre parole, è necessario che il comportamento del vettore sia valutabile e valutato – anche ai fini dell'onere probatorio – non in base alle disposizioni che regolano il contratto di trasporto, ma in base alle regole della responsabilità aquiliana.

Nelle vicende al vaglio dei giudici di merito le condotte imputate al vettore e cause del danno si risolvevano pur sempre nell'inadempimento di obbligazioni rientranti nel contratto di trasporto, mancando un comportamento diverso, ulteriore e indipendente rispetto a quello tipico della fattispecie contrattuale.

Entrambi i giudici, pertanto, hanno escluso sulla base di una valutazione delle concrete circostanze adottate dalle parti il concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore.

Se nel caso all'esame del Tribunale di Napoli l'esclusione di una responsabilità contrattuale del convenuto ha portato al rigetto nel merito della domanda dell'attore, l'applicazione del principio sopra illustrato da parte del Tribunale di Reggio Emilia ha inciso sull'individuazione del termine di prescrizione applicabile.

Come è noto l'art. 2951 c.c. sottopone al termine annuale di prescrizione tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto.

Tra essi vanno ricompresi anche quelli di natura risarcitoria derivanti da responsabilità del vettore nell'adempiimento dell'obbligazione contrattuale.



## IL PUNTO DI VISTA DEI GIUDICI DI MERITO SUL CONCORSO TRA RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE ED EXTRACONTRATTUALE NEL CONTRATTO DI TRASPORTO

La mittente, che dopo una prima comunicazione di messa in mora non aveva ulteriormente interrotto il termine di prescrizione annuale, invocava l'applicazione del termine di prescrizione quinquennale ai sensi dell'art. 2947 c.c.; questo sul presupposto che il credito risarcitorio potesse essere ricondotto alla fattispecie di cui all'art. 2043 c.c..

Anche in questo caso, tuttavia, il giudice di merito ha osservato come il credito dedotto si riferisse a presunti danni riconducibili alla responsabilità vettoriale e, dunque, non ad un illecito aquiliano.

Per tale ragione, trattandosi di credito risarcitorio relativo a danni da prestazioni di trasporto eseguite oltre il termine prescrizione di un anno previsto dall'art. 2951 c.c. la richiesta risarcitoria del mittente è stata rigettata.

In conclusione, la giurisprudenza, pur non escludendo il concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore, ne ha ormai definito in modo rigoroso i presupposti, ammettendolo solo laddove la condotta rilevante a titolo di responsabilità aquiliana sia diversa dal mero inadempimento alle obbligazioni assunte con il contratto di trasporto.





## 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](http://www.paoloquercia.net)

È inoltre Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero, GeoTrade.



## IL RISCHIO PAESE DOPO PUTIN

La società di consulenza Britannica Peel Hunt LLP ha stimato che il valore del possibile rischio politico coperto da polizze assicurative in Russia ed Ucraina potrebbe superare i 2 miliardi di dollari.

Questo dato è una stima del valore delle polizze assicurative che prevedono la protezione di asset o investimenti dai rischi di confisca ed esproprio, interferenza governativa, violenza politica, guerra o terrorismo.

Tutte eventualità che possono interessare aziende che hanno una presenza produttiva o commerciale in Russia, Ucraina o Bielorussia, ma anche aziende di trasporto, banche e assicurazioni.

Questa stima pur elevata, rappresenta solo una frazione del possibile valore del rischio politico connesso alla guerra in Ucraina in quanto, oltre ai potenziali danni diretti dalla guerra, vi è un più ampio deterioramento del rischio politico di medio e lungo periodo che aumenta drammaticamente l'incertezza delle imprese e che, difatti, ha spinto numerose aziende occidentali ad uscire dal mercato russo, congelare le proprie posizioni o organizzare cessioni dei propri investimenti ai partner locali in attesa di verificare la piega che prenderanno gli eventi.

Quanto avvenuto nei primi mesi di guerra ha indubbiamente modificato la percezione del rischio politico per le imprese, portando ad una vera e propria rivoluzione.

La portata della guerra russa in Ucraina è notevolmente superiore al passato, al punto di spingere anche aziende che avrebbero la capacità ed i mezzi per operare in un sistema parzialmente sanzionato a congelare la propria operatività o uscire direttamente dal mercato russo.

Questo atteggiamento è probabilmente il risultato dell'incrocio di più ragionamenti: da un lato, una previsione negativa sulla possibilità della Russia di tornare ad essere un mercato redditizio anche nel medio periodo; dall'altro il peso di fattori etico-reputazionali, nel momento in cui l'economia russa è totalmente volta a sostenere lo sforzo di una guerra d'occupazione e distruzione dell'Ucraina; per finire con le scelte geopolitiche fatte dai Governi dei Paesi del G7, che sono impegnati in un duro confronto economico-militare con Mosca per motivi di sicurezza internazionale.

Resta il fatto che il comportamento delle imprese nel valutare il rischio politico di un Paese appare essere mutato e, almeno per i grandi gruppi con responsabilità ed interessi globali, gli impianti sanzionatori sono stati rinforzati da scelte di ca-



## IL RISCHIO PAESE DOPO PUTIN

rattere volontario e travalicano ormai la sola valutazione giuridica.

Questo cambiamento è ben evidente proprio nel caso della Russia, paragonando i diversi atteggiamenti delle imprese e degli Stati rispetto all'invasione dell'Ucraina del 2014 e quella del 2022.

Il cambio di strategia della Russia ha portato ad un cambio drammatico nella gestione del rischio politico da parte delle imprese.

Se nel 2014 Putin procedeva ad una invasione con un relativo basso rischio politico, ricorrendo ad operazioni coperte e a rivendicazioni più mo-

deste e circoscritte, nel 2022 la scelta di una invasione maggiore dell'intero Paese legata a rivendicazioni di nuovi equilibri di forza su scala globale ha completamente trasformato il tipo di rischio politico che ci troviamo a fronteggiare.

Valutare e gestire il rischio Paese oggi, nel contesto del post invasione dell'Ucraina è un'operazione molto più complessa che necessita una forte componente di analisi politica. Al punto che in molte aziende si inizia a ragionare se non è giunto il momento di inserire anche un *chief geopolitical officer* tra gli staff di supporto del management aziendale.



## THE IUMI CORNER

ANIA and IUMI have a long-standing and close cooperation.

To underpin our partnership, IUMI agreed to share regular updates on its activities in this section of the MAT Review.

IUMI is the influential and trusted voice of global Marine insurance.

The Union counts on a large membership from all around the world.



**DAVE MATCHAM FCII**

*Chief Executive, The International Underwriting Association of London (IUA)*

## THE MAJOR CLAIMS DATA BASE

Since its launch the major claims database has grown in size and quality of data. We now have data from 27 countries all of whom are members of IUMI. Italy was one of the earlier contributors and we thank them very much for supporting the project. Everyone's input is most welcome and adds to the integrity of the database.

During the recent Chicago annual conference, I was pleased to once again present the cargo large loss data. In addition, as an example of further innovation, I was also able to launch the hull statistics, now that we have sufficient confidence in the quality of the dataset.

It is worth reminding everyone of the project's mission namely to create a large and consistent database of hull and cargo losses. This will enable all markets and their underwriters to benchmark and study severity, frequency, location and cause of major hull and cargo losses. Those with access to data on the world fleet size can begin objective analysis of their book.

We have also received tremendous support from BCG and facilitation by IUMI secretariat to advance the project to this mature stage. This year we welcomed Taiwan and Thailand to our list of contributors and next year we truly believe we

can breach 30 countries. We originally started with 6.

We now have 11,000 claims records in the database which equate to \$17.3bn in value. Breaking this figure down further we have for Hull - 7,100 observations up by 29% (valued at \$10.4bn) and for Cargo - 3,900 observations up by 17% (valued at \$6.9bn).

For both Hull and Cargo we can now show Incurred loss and average loss per year, based on known loss development. In 2021 there were 346 cargo observations at a value of \$495m value. The average large cargo loss is 1.4m. We also look at loss buckets with an expected distribution, for example for 2021 the majority of large losses were under \$500K and this represented the highest number since we started the project. Does this show a rise in attritional losses? We will know more over time.

We seek to compare the volume and value of large losses. Of the 3,900 cargo claims @ \$6.9bn value, only 2% are over \$10m but that 2% is 37% of value. This is both understandable and now proven. The major losses by type (volume and value based) are also studied with Nat Cat both



## THE MAJOR CLAIMS DATA BASE

included and excluded for comparison. Fire/ Explosion are consistently high, which itself connects to IUMI's public policy work on container fires.

All the charts presented in Chicago are available via IUMI channels (<https://iumi.com/statistics/public-statistics>) at the aggregate level. If anyone needs them for a single year, this can also be requested.

It was heartening to be able to finally reveal the hull statistics. This class represents the majority of the data and can now be studied. As it's a bigger dataset, there is potential for duplications, however on further analysis this is far less than feared, which gave us the confidence to publish.

By way of an example for 2021 – we saw \$1.2bn value made up of 764 hull observations and an average loss of \$1.6m. The loss buckets saw a slight fall in volume of losses under 500K but a rise in the \$2.5-5m range.

In closing, we are always happy to take feedback from the IUMI Hull and Cargo community to improve the database. Every year the database grows as does the insured value. We are in active discussions with other markets for them to join the project, and when they do, IUMI will have an irresistible repository of market trend analysis which all marine practitioners will be able harvest to suit their own needs. I look forward to meeting you all in Edinburgh.



### Our 2022 claims database consists now of 27 countries, after 25 participants in 2021 and 22 participants in 2020

Countries	Working Group Member	Scope of data
Lead: Dave Matcham		
Belgium	Christoffel Comette	Hull & Cargo
Germany	Jens Jaeger	Hull & Cargo
Japan	Kotaro Miyata	Hull & Cargo
Netherlands	Marko v. Leeuwen	Hull & Cargo
Singapore	Paul H. / Kai W. / Iris N.	Hull & Cargo
Sweden	Mikaela Tamm	Hull & Cargo
Switzerland	Tanja Wilke	Cargo
Greece <sup>1</sup>	Eva Varouchaki	Hull & Cargo
Australia	Aparna Reddy	Hull & Cargo

2018 pilot participants

Countries	Working Group Member	Scope of data
Lead: Dave Matcham		
India	Sanjiv Singh	Hull & Cargo
Italy	Cristina Castellini	Hull & Cargo
Malaysia	Farizah	Hull & Cargo
Poland	Marek Lewandowski	Hull & Cargo
Slovenia <sup>1</sup>	Mateja Lamovšek	Hull & Cargo
Spain	Antonio Guardiola Martinez	Hull & Cargo
Turkey	Ceyda Çaptuğ	Hull & Cargo
United Kingdom <sup>2</sup>	Dave Matcham	Hull & Cargo
France	Jean-Paul Thomas	Hull & Cargo

Countries	Working Group Member	Scope of data
Lead: Dave Matcham		
United Arab Emirates <sup>2</sup>	Fareed Lutfi	Hull & Cargo
New Zealand	John Lucas	Hull & Cargo
Hong Kong	Selina Lau	Hull & Cargo
Cyprus	Andreas Athanasiades	Hull
Philippines	Michael Rellosa	Hull & Cargo
Croatia	Tanja Stahujak	Hull
South Africa	Vivienne Pearson	Hull & Cargo
Taiwan	Alice Wang	Hull & Cargo
Thailand <sup>3</sup>	Nongrat Pithakchatsakun	Hull & Cargo

2022 expected entry

1. Greece and Slovenia reported in 2022 no new claims to submit  
 2. United Kingdom and United Arab Emirates did not participate in the 2022 data collection, but are expected / claimed to be part of the 2023 data collection again  
 3. Thailand joined the initiative in 2022 with non-standardized data and is expected to adopt the standard format in 2023



## L'OBBLIGO DI SALVATAGGIO E L'INCIDENZA DELLA TRANSAZIONE SUL RAPPORTO ASSICURATIVO

MARIALISA TAGLIENTI

*Senior Associate RP Legal & Tax, Bologna*



Con la recente sentenza n. 3543/2022 la Corte d'Appello di Roma ha affrontato l'interessante questione dell'obbligo di salvataggio alla cui osservazione è tenuto, ai sensi dell'art. 1914 c.c., l'assicurato.

La vicenda esaminata dalla Corte romana attiene ad un caso in cui l'operatività della polizza era pacifica tant'è che la Compagnia già in fase stragiudiziale aveva periziato a sue spese il danneggiato e raggiunto con esso un accordo sul quantum.

La struttura sanitaria assicurata, tuttavia, non prestava la dovuta autorizzazione alla conclusione dell'accordo transattivo raggiunto, violando – secondo la Corte – l'art. 1914 c.c., primo comma ed impedendo di fatto la chiusura della vertenza.

In particolare, il diniego a transigere espresso dall'assicurata è stato considerato dalla Corte d'Appello di Roma un contegno palesemente contrario all'obbligo di salvataggio in quanto *“avuto riguardo al contratto di assicurazione, l'applicazione di tale principio impone all'assicurato di non avvalersi della facoltà di resistere in giudizio, se ciò non solo non possa arrecargli vantaggio alcuno, ma anzi esponga l'assicuratore all'onere di rifondere all'assicurato spese inutilmente sostenute. È solo in tale ottica che si comprende la ratio e la portata applicativa dell'art. 1914 c.c. primo comma”*.

La sentenza ha poi specificato che *“L'obbligo di salvataggio di cui all'art 1914 c.c. trova applicazione tanto in riferimento al danno che l'assicurato*

*avrebbe potuto evitare, quanto in riferimento alle spese processuali inutilmente sostenute. Come chiarito da Cass. n. 5479/2015, infatti il contratto di assicurazione della responsabilità civile pone a carico dell'assicuratore due diverse obbligazioni, ovvero:*

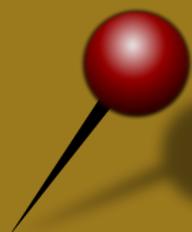
- 1) *l'obbligo di tenere indenne l'assicurato dalle richieste risarcitorie del terzo danneggiato;*
- 2) *quello di rifondergli le spese sostenute per difendersi in giudizio dalle pretese del terzo danneggiato.*

*Ne deriva che, costituendo le spese di resistenza un rischio oggetto della copertura assicurativa, anche rispetto a tale danno sussiste il dovere dell'assicurato di “fare quanto gli è possibile” per evitarlo o diminuirlo”*.

Sulla scorta di quanto sopra la Corte ha accertato l'inadempimento dell'assicurato per aver impedito il raggiungimento dell'accordo con il danneggiato e ha contenuto la condanna della compagnia a tenere indenne l'assicurata, tanto a titolo di risarcimento del danno quanto a titolo di spese processuali, entro il limite della somma offerta dalla Compagnia al danneggiato, ponendo integralmente a carico dell'assicurata la restante parte.

La sentenza in commento offre una peculiare e interessante applicazione dell'obbligo di salvataggio ex art. 1914 c.c., che come abbiamo visto incide in via diretta sulla transazione e sugli effetti della stessa sul rapporto assicurativo in essere tra le parti.

# MAT REVIEW



BILOG LOGISTICS AND MARITIME FORUM  
10 - 11 NOVEMBRE 2022  
*BOOSTING THE DIGITAL GREEN TRANSITION*  
PIACENZA EXPO - QUARTIERE FIERISTICO DI PIACENZA  
<https://www.bilog.it>

POLIMI - CONVEGNO DEI RISULTATI DI RICERCA DELL'OSSERVATORIO  
CONTRACT LOGISTICS "GINO MARCHET"  
16 NOVEMBRE 2022  
*INVESTIMENTI E COLLABORAZIONE: LA LOGISTICA GUIDA  
LA SFIDA DELLA CAPACITÀ*  
MICO - MILANO CONGRESSI, VIA GATTAMELATA 5, 20149 MILANO  
La partecipazione è gratuita previa iscrizione  
<https://www.osservatori.net>

## COMITATO DIRETTIVO

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

## HANNO COLLABORATO

Diego Favero  
Dave Matcham  
Alessandro Morelli  
Andrea Papaioannu  
Paolo Quercia  
Doriano Ricciutelli  
Marialisa Taglienti

## 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](mailto:matinsurancereview@ania.it)