

# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno X Numero 2  
Year X, No. 2

aprile 2020  
April 2020

## HOW DOES VESSEL TRACKING DATA (AIS) ASSIST WITH MARITIME LITIGATION?

di ALBERTO BATINI  
**BTG LEGAL**  
*Batini, Traverso, Grasso & Associati*



AIS is an automatic ship tracking system used onboard ships as well as onshore VTS (Vessel Traffic Service) systems to monitor vessel movements around the world.

An AIS signal is sent from a transponder onboard a vessel to a receiver located onshore or on another vessel or a satellite. AIS was originally created to supplement marine radar tracking for collision avoidance and safety efforts on the waterway.

Since then, AIS data has evolved into a vital tool for a number of different maritime stakeholders, including: ship-owners, cargo owners, vessel operators, cargo dispatchers, marine service providers, terminal operators, charters, traders, maritime law firms, and many more.

### History of AIS

AIS was developed in the 1990s as a high intensity, short-range identification and tracking network. The United States began developing AIS in response to the Exxon Valdez oil spill in Alaska.

Congress passed the Oil Pollution Act, which called for the USCG to “develop a vessel tracking system for tankers going to Alaska”.

The new system had to be autonomous, continuous, and digital - something that could automatically communicate and portray a ship's location to other ships and to shore-based Vessel Traffic Services without the risk of human error.

The USCG decided to use VHF radio whistles, while simultaneously the

Rubrica di  
Paolo Quercia



Articolo di  
Marialisa Taglienti  
Filippo Pesce





## HOW DOES VESSEL TRACKING DATA (AIS) ASSIST WITH MARITIME LITIGATION? *segue*

British were testing a VHS-based tracking system. Shortly thereafter, in the mid-1990s, the IMO and ITU decided to work together on a single system that could be used worldwide.

In 2000, the IMO (International Maritime Organization) adopted a new requirement to Regulation 19 of SOLAS (Safety of Life at Sea) Chapter 5.

This required all vessels of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages, cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged in on international voyages and all passenger ships irrespective of size to carry AIS tracking transceivers onboard.

In December 2004, it became a requirement for all ships, irrespective of size. Different countries have since adopted different rules, including the US.

### How AIS works

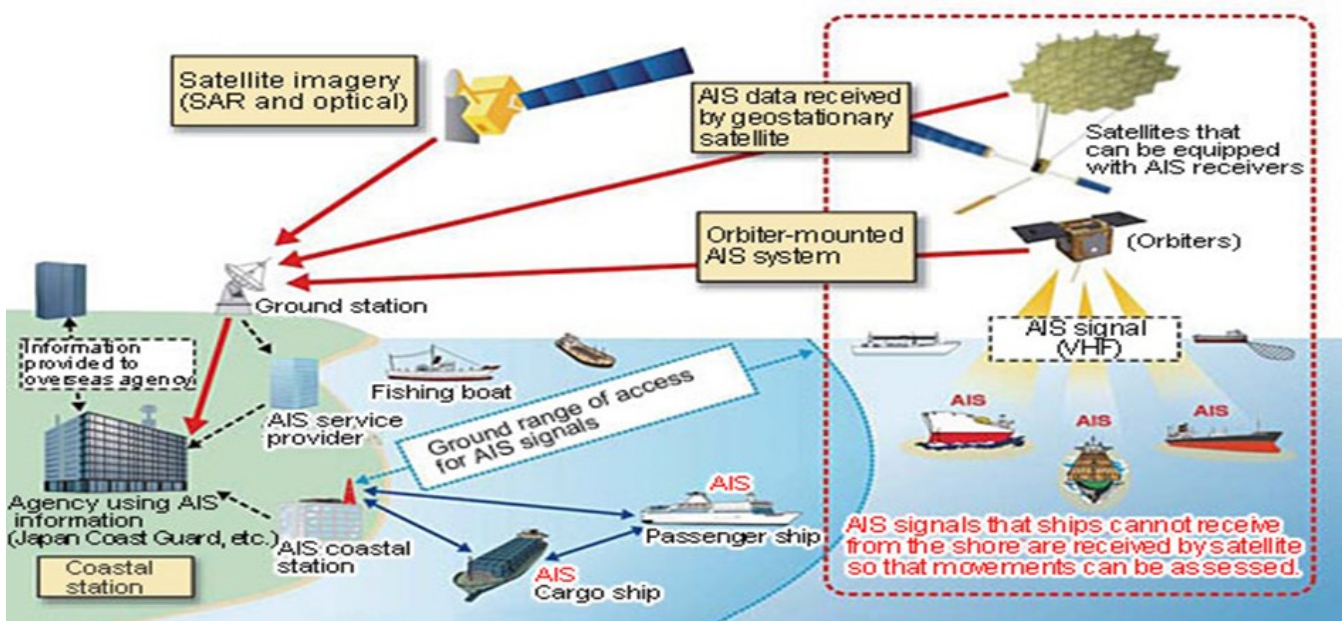
AIS transceivers automatically broadcast positional data via VHF radio transmissions. The transceivers are connected to the ships navigational sensors, such as GNSS (global navigation satellite system) and a gyrocompass. This allows for nearly real-time updates of positional

information including: Latitude/Longitude, Rate of Turn, Speed Over Ground (SOG), Course of Ground (COG), and True Heading. This positional data is sent out at regular intervals, between 2 and 10 seconds while underway and every 3 minutes while at anchor.

The second types of information sent via AIS messages are Static and Voyage Data. This information is sent out every 6 minutes and is manually entered and updated by the vessel operator. The additional set of data values are: IMO number, call sign, vessel name, vessel type, cargo type, activity, navigational status, ETA, destination, draught, length, beam, and country (flag).

The average AIS tracking unit has a range of about 20 nautical miles. However, this range can be increased by positioning the transceiver on a platform high in the air. With a high enough location, on a clear day, with no huge land mass in the way, the range can double to 40 nmi.

Thanks to dramatic improvements in technology, AIS transceivers have been placed on low-orbit satellites, allowing for AIS tracking in the middle of the ocean and remote areas around the world.





## HOW DOES VESSEL TRACKING DATA (AIS) ASSIST WITH MARITIME LITIGATION? *segue*

The final step in utilizing AIS information is plotting the positional data on an ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) or visual mapping platform of choice.

This allows for the various different maritime stakeholders to get a clear picture of what is happening on the waterway. Initially intended for use onboard the vessels and their shore-base facilities, AIS data is now available publicly online with the only requirement being an internet browser.

Data aggregators combine both terrestrial AIS data and Satellite AIS to provide a global view of real-time and historical marine traffic.

### AIS technology and Court litigation

In many collision cases, the availability of electronic track data can greatly aid the quick and efficient disposal of disputes over liability for the collision.

Therefore, the normal procedure in collision claims might in appropriate cases be modified, and some requirements dispensed with entirely, where electronic track data is available. Instead, the parties to an anticipated collision

claim now have a duty to take all reasonable steps to promptly obtain and/or preserve any original or copy electronic track data in their control.

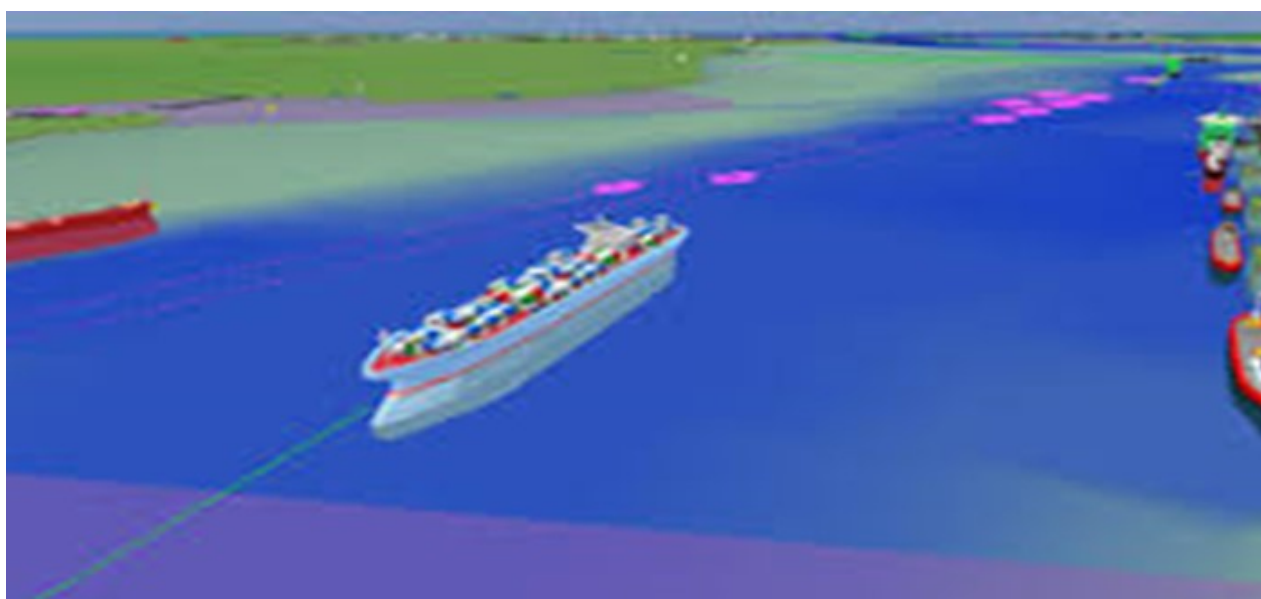
This cover:

- (i) data that is in a party's physical possession and/or
- (ii) data the party has a right to possession of and/or
- (iii) data that a party has a right to inspect or take copies of.

The parties are also expected to have mutual disclosure and exchange of any electronic track data during the course of pre-action correspondence and, in any case, are required to disclose it within 21 days after the defendant files its acknowledgment of service.

Where both parties have electronic track data in their control, they must exchange this data within seven days of a request by one of the parties to do so.

Where electronic track data has been disclosed by the parties, the court can adopt fast track procedures to determine issues of liability as part of its case management powers.





## HOW DOES VESSEL TRACKING DATA (AIS) ASSIST WITH MARITIME LITIGATION? *segue*

Among other directions the court can make, it may:

- Limit further disclosure to contemporaneous documents made shortly before or after the collision;
- Limit or exclude expert evidence;
- Limit witnesses to those most closely connected with the collision;
- Dispense with oral evidence;
- Dispense with an oral hearing, deciding issues of liability on an agreed bundle of evidence and written submissions; and
- Make a costs-capping order .

### How Courts view Electronic Navigation Evidence

By 2004, AIS and VDRs were in common usage on most vessels. Thus, by 2007, a US court commented that AIS was a “notable development” that may affect the way vessels communicate in the future.

Since the case in 2007, although one court found that AIS data was “not conclusive evidence of individual vessel movements,” the trend is for courts to increasingly rely on navigation data from AIS and VDRs.

In a case in 2010, a court noted that the “authenticity and accuracy of the VTS/AIS recording was not disputed.” In 2012, six cases presented AIS/ECDIS/VDR recordings as evidence of vessel positions and movements. In each case, the court accepted electronically recorded evidence without dispute.

In large part, courts have accepted the reliability of electronic navigation data largely because the carriage requirements for electronic navigation systems are well established; their use is widely accepted by the maritime industry and the systems are generally seen as an extension of existing technology.

### Why Use Electronic Navigation Data Accident Investigation and Litigation?

Maritime cases were traditionally presented through paper logbooks and mariners’ eyewitness testimony.

There are inherent limitations, however, in the reliability of the testimony of even the most truthful eyewitness.

Witnesses often give conflicting versions of events. In the confusion that usually attends a maritime accident, it is not expected that witnesses will exactly concur in their descriptions of what they observed.

Thus, it is not uncommon for mariners – said to be traditionally loyal to their vessel – to give irreconcilable testimony with respect to the courses and speeds their vessels were on during the navigational manoeuvres preceding every collision at sea or other maritime accident.

Data from electronic navigation systems, however, can foreclose these typical disputes and resolve the so-called “irreconcilable testimony,” often resulting in early and/or favourable resolution while avoiding litigation costs. Producing data from electronic navigation systems may also be critical to meeting a party’s obligation to preserve evidence.

### Potential problems

- The most fundamental problem is data preservation. Some systems automatically preserve all data, and in others, it is retained only until it is overwritten with new data. Counsel and the vessel owner must often work cooperatively at the earliest point in the investigation to preserve critical evidence.
- Another problem is preserving the data’s chain of custody. It may often be necessary to hire electronic technicians to retrieve data who may not be familiar with the legal





## HOW DOES VESSEL TRACKING DATA (AIS) ASSIST WITH MARITIME LITIGATION?

requirements for preserving evidence. Thus, the electronics technician and computer forensics expert may need to work together to avoid later questions about the data's reliability and accuracy.

- Finally, it may be necessary to correlate data sources and find an adequate explanation for anomalies. Different sensors may record the same data with differing accuracy and often will be running on different time standards. Reconciling these differences is necessary to satisfy the court that the data is reliable.

### How Does Electronic Navigation Evidence Influence Judges?

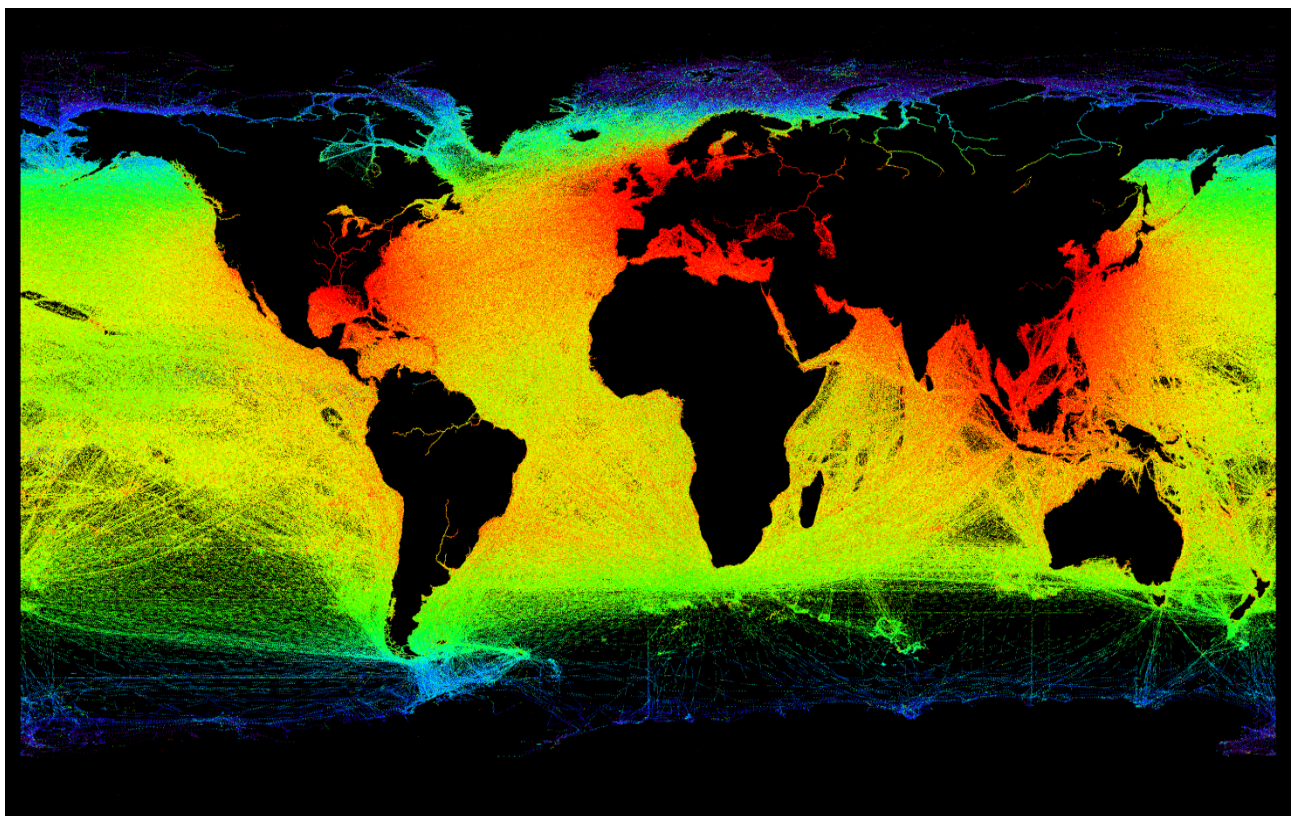
The use of computer animations in the courtroom remains one of the most controversial

issues in the law of evidence.

While some courts accept computer animations without question, others are wary that computer animations are more likely to pervert the fact-finding process than they are to enhance it.

Electronic navigation evidence, however, is mostly immune from these criticisms. It is generally not simply a computer "animation" in the sense that it attempts to recreate what a witness thinks he remembers seeing, but rather that actual data recorded on board the vessel at the time of the accident and, thus, a true visual representation of what the witness experienced.

Properly presented, electronic navigation evidence can be an extremely powerful persuasive tool that can make the difference between winning and losing a case.





## DRONI: LA RECENTE NORMATIVA NAZIONALE

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



Il 15 dicembre 2019 è entrato in vigore il regolamento dell'ENAC "Mezzi aerei a pilotaggio remoto" (3<sup>a</sup> edizione), finalizzato a uniformare l'assetto normativo nazionale in materia, a copertura del periodo transitorio sino alla data di attuazione della disciplina europea (luglio 2020) e, segnatamente, il combinato disposto del regolamento (UE) base n. 1139/2018 e i regolamenti della Commissione discendenti n. 945 (delegato) e n. 947 (di esecuzione) del 2019 <sup>(1)</sup>.

A ben vedere, si tratta dell'introduzione di una serie di novità nel campo settoriale dei droni rispetto alle precedenti due edizioni regolamentari emanate dall'Ente - e all'ultima bozza pubblicata il 4 luglio 2019 (n. prot. 0079408-P) - che immettono modifiche anche sostanziali di natura amministrativa, tecnica e operativa.

Nel novero degli emendamenti maggiormente significativi spicca, *in primis*, la previsione secondo la quale sono assoggettati al codice della navigazione e pienamente equiparati tutti i sistemi SAPR (sistemi aeromobili a pilotaggio remoto), vale a dire se utilizzati in operazioni rivolte sia a fini ricreativi che professionali.

In particolare, si rinvia precisamente nell'alveo delle operazioni "non specializzate" la collocazione delle attività ricreative, ovvero sia quelle svolte con un drone a scopo ludico o sportivo da parte di persone non configurabili come aeromodellisti e in possesso dei requisiti necessari.

Di qui discende la conseguenza non banale sugli effetti correlati all'articolo 32 del nuovo regolamento, che stabilisce il divieto di condurre operazioni con droni se "non è stata stipulata e in corso di validità un'assicurazione concernen-

te la responsabilità verso terzi adeguata allo scopo".

Ebbene, mentre in passato la suddetta disposizione era limitata all'esclusivo uso professionale dei droni, la prevista neo-equiparazione, attesa la sua evidente portata generale, *ipso iure*, estende l'obbligatorietà assicurativa a ogni mezzo aereo a pilotaggio remoto, indipendentemente dalla relativa tipologia di impiego.

E' possibile agevolmente notare che un ulteriore elemento di trasformazione testuale dall'ultima edizione è contenuto nella norma (art. 8) sull'obbligo, per gli operatori dei SAPR impiegati per scopi professionali, indipendentemente dal peso e per gli operatori (o per i proprietari) dei SAPR di massa uguale o maggiore a 250g utilizzati per attività ricreative, di registrarsi nel portale D-Flight e di apporre il codice identificativo QR sul mezzo aereo.

Si aggiunga che, a decorrere dal 1° luglio 2020, i droni di massa uguale o maggiore di 250g devono essere dotati di un sistema elettronico di identificazione, che consenta la trasmissione in tempo reale di dati inerenti al mezzo, all'operatore e/o al proprietario e ai dati fondamentali di volo, nonché la registrazione degli stessi. Oltretutto si dispone che i piloti delle citate classi di SAPR - compresi coloro che operano per uso ricreativo - in quanto responsabili permanentemente della condotta in sicurezza del volo dovranno conseguire un attestato di competenza, comprovabile dimostrando il possesso di conoscenze basiche aeronautiche e capacità di condurre un SAPR.

(1) Si vedano i numeri di MAT gennaio 2015, luglio 2018 e ottobre 2019.



## DRONI: LA RECENTE NORMATIVA NAZIONALE *segue*

Fermo restando che fino al momento applicativo del regolamento europeo 2019/947 ENAC dovrà stabilire, caso per caso, i requisiti rapportabili ai piloti per la conduzione di droni di massa al decollo (MTOM) uguale o maggiore di 25 kg impiegati in qualsiasi condizione di volo, il suindicato riconoscimento di competenza si sostanzia in due distinti attestati di pilotaggio, rispettivamente, l'uno per le operazioni "non critiche" e, l'altro, per quelle "critiche".

Senonché, si chiarisce che il primo è indispensabile per pilotare droni di massa operativa al decollo minore di 25 kg in condizioni VLOS ed è rilasciato a seguito del completamento di un corso *on line* e del superamento di un esame (parimenti) *on line*, da espletarsi sul portale web dedicato dell'ENAC.

Rileviamo, invece, che l'altro attestato si differenzia a seconda vengano compiute attività in condizioni VLOS ovvero in quelle BVLOS/EVLOS e che, prescindendo da ognuna di queste situazioni, risulta necessario ultimare un corso di formazione presso un centro di addestramento, al termine del quale il pilota è sottoposto a un esame teorico addizionale (oltre a quello *on line*) di almeno 30 domande a risposta multipla.

Qui merita dar menzione del fatto che il programma formativo in oggetto racchiuda l'elenco dettagliato delle materie che il pilota deve affrontare, diversamente dalla precedente (II) edizione regolamentare che delegava l'ENAC a stabilirne i contenuti.

In proposito, riesce a suscitare una certa perplessità il mancato e, riteniamo, doveroso riferimento alle questioni sulla *security* nella sfera delle competenze richieste per il corso indirizzato a ottenere l'attestato di "Pilota" che, tra l'altro, l'EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea), nelle linee guida pubblicate già il 9 ottobre 2019, aveva espressamente suggerito nel capitolo dedicato all'addestramento <sup>(2)</sup>.

Ciò detto va riconosciuto, per converso, che i percorsi di formazione delineati dal regolamento dell'ENAC sono - beninteso - in perfetta sintonia con i dettami europei relativamente alle

metodologie e ai procedimenti applicabili nella fattispecie.

Infatti, vediamo che l'iter ora esposto confacentemente si completa attraverso un apposito corso di addestramento pratico, impostato su mirati scenari addestrativi (standard e/o non-standard), al termine del quale il pilota sostiene uno *skill test* con un esaminatore.

In merito alle procedure sui rinnovi di tali certificazioni, osserviamo che mentre per il conseguimento dell'attestato riferibile alle operazioni "non critiche", alla scadenza dei cinque anni, il pilota è soggetto all'accertamento delle personali competenze teoriche, per quello connesso alle operazioni "critiche" lo stesso deve superare un corso di aggiornamento, con frequenza presso un centro di addestramento autorizzato e uno *skill test* con un esaminatore. Sul piano del regime degli "adattamenti di autorizzazioni" definiti a livello di Unione Europea, è sancito che gli attestati ottenuti in base alla regolamentazione nazionale mantengono la loro validità fino al 1° luglio 2021; nel caso in cui la loro (quinquennale) scadenza naturale avvenga antecedentemente a detto termine, saranno applicate per il rinnovo le disposizioni del regolamento UE 947/2019, la cui data di applicazione è il 1° luglio 2020 e, qualora, la summenzionata scadenza ricada oltre detto termine gli attestati saranno convertiti dall'ENAC tramite una certificazione di competenza conformemente alle medesime regole europee.

In ordine alle prescrizioni deducibili sempre dall'impianto normativo dell'UE e allo scopo di meglio comprendere la *ratio* della novella in esame, vale la pena di segnalare che l'obbligo di registrazione dei SAPR non dipenda funzionalmente dal peso, bensì scaturisca dalla circostanza che l'uso possa comportare rischi per la riservatezza, la protezione dei dati personali, la *security* e infine l'ambiente.

(2) "Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-UAS UAS operations in the 'open' and 'specific' categories"; si veda anche Bozza Circolare LIC 15 del 14/2/2020 dell'ENAC su "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto - Centri di Addestramento e Attestati Pilota".



## DRONI: LA RECENTE NORMATIVA NAZIONALE *segue*

Giova comunque informare che, proprio in tema di peso, alla luce del predetto regolamento di esecuzione 947/2019, il legislatore abbia richiamato l'attenzione sulle precipe indicazioni tratte dagli studi di settore, che testimoniano come soltanto, giustappunto, "gli aeromobili senza equipaggio con una massa al decollo pari o superiore a 250 g comporterebbero rischi per la sicurezza" e, pertanto, gli operatori di tali droni "dovrebbero essere tenuti a immatricolarsi per l'esercizio di tali aeromobili nella categoria «aperta».

Vero quanto precede occorre tuttavia avvertire, che d'altronde la legislazione unionale, tralasciando ogni accenno sul distinguo tra uso professionale e quello ludico o sportivo dei droni, restringe difatti l'interesse all'impiego ricreativo esclusivamente agli aeromodelli.

Teniamo un attimo presente che questi ultimi mezzi, invero, secondo il nuovo quadro dispositivo europeo ("*drones package*") - oramai quasi pressoché definitivo - dovrebbero "continuare a funzionare come fanno attualmente" e soprattutto "quelli operati dai membri di associazioni o club di aeromodellismo che hanno elaborato codici di condotta specifici per tali attività", visti anche i "buoni risultati registrati in materia di sicurezza".

A completamento del breve presente *excursus* regolamentare sui droni appartenenti alla fascia di peso inferiore, si rammenta che non viene imposta un'età minima per i rispettivi piloti (che per le operazioni nella categoria «aperta» e «specificata» è di 16 anni) e che gli operatori sono tenuti a immatricolarsi, *inter alia*, nell'ambito delle attività per la categoria «aperta» nella eventualità di utilizzo di aeromobili senza equipaggio esclusivamente aventi massa operativa al decollo pari o superiore a 250 g o che, nella ipotesi di impatto, possono trasferire al corpo umano un'energia cinetica superiore a 80 Joule.

Sul terreno poi delle disposizioni particolari concernenti l'uso di droni nella categoria «aperta», taluni di questi mezzi (*i.e.* UAS

"*unmanned aerial systems*" ai sensi della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che non sono conformi al regolamento delegato (UE) 2019/945 e che non sono costruiti da privati), laddove siano immessi sul mercato prima del 1° luglio 2022, possono essere ancora utilizzati nella sottocategoria A1, a condizione che l'aeromobile senza equipaggio abbia una massa massima al decollo inferiore a 250 g, compreso il carico utile che costituisce una delle condizioni.

Ma v'è di più. Nel prosieguo della nostra disamina incentrata sulle innovazioni apportate nell'ultima stesura del regolamento, ci accorgiamo che l'ENAC abbia codificato dal 1° luglio 2020 l'onere di identificazione nel summenzionato portale D-Flight quale unico punto di accesso per le "dichiarazioni" legate all'espletamento di operazioni "critiche" in scenari standard (rilasciate a mezzo del sito ENAC fino al 29 febbraio 2020).

In questa cornice appare opportuno evidenziare la rilevanza che assume il disposto di cui all'art. 12 circa la riforma delle operazioni effettuate da droni di categoria al decollo pari o minore a 0,3 kg, con parti rotanti protette da impatto accidentale e con velocità massima minore o uguale a 60 km/h, le quali vengono considerate "non critiche" in tutti gli scenari operativi e i cui piloti debbono conseguire il prefato attestato *online* entro il 1° luglio 2020.

Ciò detto possiamo, in prospettiva, intravedere nella norma dianzi indicata un allineamento con il regolamento europeo 945/2019/UE in vista di una probabile previsione di inquadramento dei sopraccitati mezzi - cosiddetti "trecentini" - all'interno della categoria A1C1.

Ci sovviene un'altra innovazione attinente alle operazioni "critiche", presente all'art. 10, comma 5, sul presupposto della quale nei confronti delle operazioni non rientranti negli scenari standard è tassativo dimostrare un adeguato livello di sicurezza.





## DRONI: LA RECENTE NORMATIVA NAZIONALE *segue*

Si tratta di operazioni che si eseguono in condizioni VLOS, in aree urbane e in scenari che non prevedono il sorvolo di persone nell'area delle operazioni e all'interno del *buffer*, a meno che tali persone non siano indispensabili alle operazioni stesse ed addestrate allo scopo, per le quali un adeguato livello di sicurezza debba essere convalidato dopo l'effettuazione di un'analisi del rischio, basata sul documento SORA emesso dal JARUS (*Joint Authorities for Rule-making on Unmanned System*).

Un assoluto *quid novitatis* è, altresì, rappresentato dalle regole di circolazione vigenti presso le vicinanze degli aeroporti (incluse le aviosuperfici) e degli eliporti/elisuperfici, nelle aree del sedime aeroportuale e all'interno delle ATZ e del CTR, che sono state uniformate ai criteri fissati dalla circolare ATM-09.

Inoltre, non manca in seno all'articolato di cui si discute una norma di chiusura che autorizza l'ENAC, per motivi di ordine pubblico e sicurezza su istanza dell'Amministrazione competente, a istituire zone con divieto temporaneo di sorvolo ai droni ("*no fly zone*") le cui informazioni, peraltro, sono pubblicate esclusivamente sul sito D-Flight.

E' palese - ma non superfluo ricordare conclusivamente - che per ovvie esigenze ermeneutiche sia stata arricchita la nomenclatura definitoria di cui all'art. 5, integrato quindi (rispetto alla precedente 2<sup>a</sup> edizione) con nuove accezioni corrispondenti a vari termini (o acronimi), quali "assembramenti di persone", "codice identificativo QR", "D-Flight", "merci pericolose", "sistema automatico", "SORA" che sono stati desunti, in buona parte, dalla formulazione dell'art. 2 del regolamento UE 947/2019.

Non può da ultimo sottacersi l'occasione mancata di prevedere addizionali misure di sicurezza, oltre quelle già contemplate nell'art. 33, atte a fronteggiare i rischi derivanti dall'uso potenzialmente improprio dei droni attesa l'attuale minaccia, anche di stampo terroristico <sup>(3)</sup>, di atti di interferenza illecita nei confronti del traspor-

to aereo (*e.g.* attacco a infrastrutture sensibili, abbattimento di aeromobili in volo, dispersione di materiale NBCR (nucleare, biologico, chimico e radiologico), trasporto illegale di armi e d'esplosivi, etc..

Al riguardo, si rende imprescindibile - riteniamo - approntare peculiari strategie di contrasto e, dunque, predisporre norme *ad hoc* per favorire la creazione di una idonea sinergia tra apparati di sicurezza pubblica, operatori, centri di formazione e industria del comparto, capace di fornire una risposta sistemica ed efficace a garanzia della *security* dell'aviazione civile.

Come cenno di aggiornamento, ricordiamo che, nell'ottica di garantire il contenimento dell'emergenza epidemiologica "coronavirus" e al fine di consentire le operazioni di monitoraggio degli spostamenti dei cittadini sul territorio comunale, il 24 marzo 2020, l'ENAC ha ritenuto necessario concedere deroghe ad alcune previsioni del Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto", Edizione 3 dell' 11 novembre 2019.

Per un verso, taluni scostamenti dalle norme riguardano i requisiti di registrazione e di identificazione - di cui all'art. 8 del Regolamento - per le operazioni condotte con mezzi aerei di massa operativa al decollo inferiore a 25 kg nella disponibilità dei Comandi di Polizia Locale.

Per altro verso, esonerando dalle disposizioni di cui all'art 27 del medesimo Regolamento e della Circolare ENAC ATM 09, sono stati autorizzati tutti gli Enti di Stato indicati dall'art 744 del Codice della Navigazione e le Polizie Locali dei Comuni italiani ad operare con propri droni - se impiegati nell'ambito delle condizioni emergenziali dovute all'epidemia COVID-19 - nelle aree prospicienti di tutti gli aeroporti civili di cui al paragrafo 7 della suddetta Circolare e identi-

(3) Si veda in REACT - Osservatorio strategico Ce. Mi. S.S. 4/19: "Terrorismo: una risposta alla sfida dei droni" del 17/10/2019; si veda anche 10th *Europol EU Terrorism Situation and Trend Report (TE-SAT)*.



## DRONI: LA RECENTE NORMATIVA NAZIONALE

ficare come “aree rosse”, ad una quota massima di 15 metri.

Passando sul versante degli interventi dei competenti organismi in sede europea, come abbiamo avuto modo di accennare, sulla scorta delle previsioni del regolamento 1139/2018 (combinato disposto degli articoli 4, 1) a), 75, 76, 104 e 115) e della *rulemaking procedure* (MB Decision No 18 -2015 of 15 December 2015), l'EASA ha provveduto a diramare la decisione ED 2019/021/R, datata 9 ottobre 2019, accompagnata da *explanatory note*, che costituisce una concreta linea guida per la implementazione del regolamento UE/947/2019.

Orbene, preme denotare che al menzionato documento sono allegati due annessi (*AMC & GM to Part-UAS - Issue 1* e *AMC & GM to Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 - Issue 1*), grazie ai quali l'Agenzia si propone,

come principali obiettivi, il mantenimento di un elevato standard di sicurezza per le operazioni dei sistemi aerei nelle categorie “Open” e “Specific” e la facilitazione per l'attuazione armonizzata del menzionato regolamento di esecuzione, orientando l'interprete mediante una approfondita analisi sulle parti più complesse della normativa.

Da ultimo conviene rimarcare che l'Agenzia il 4 marzo 2020 ha pubblicato il documento “*Easy access rules for unmanned aircraft systems*” contenente le regole e le procedure per il funzionamento degli aeromobili senza pilota, visualizzate in un formato consolidato e di facile lettura, che verrà aggiornato periodicamente per includere ulteriori modifiche ed evoluzioni alle norme di attuazione (IR), alle norme delegate (DR), AMC e GM citate di cui ai citati regolamenti 945 e 947/UE del 2019.





## OBBLIGHI RISARCITORI DEL VETTORE AEREO ALLA LUCE DELLA PIÙ RECENTE GIURISPRUDENZA COMUNITARIA

di ANNA MASUTTI  
*Partner R&P Legal*



In futuro non si potrà escludere che le compagnie aeree possano essere esposte a richieste di indennizzo del danno in misura superiore rispetto a quanto sino ad ora accaduto alla luce di una recente sentenza della Corte di Giustizia europea dello scorso 19.12.2020, n. 532, dove a una compagnia aerea è stato chiesto il risarcimento del danno verificatosi durante il volo (consistente in ustioni di secondo grado riportate da un passeggero a seguito del rovesciamento di un bicchiere di caffè).

La sentenza si differenzia dal tradizionale approccio, fino ad ora adottato, che ritiene il vettore responsabile per danni occorsi durante il volo (ovvero dall'inizio delle operazioni di imbarco al termine di quelle di sbarco) alla condizione che siano la diretta conseguenza dell'impiego dell'aeromobile, delle operazioni di volo e dello stato dello stesso. Questo, con la conseguenza che incidenti analoghi a quello in esame - che non presentano alcuna connessione con l'attività di trasporto aereo e che potrebbero prodursi in altre circostanze - non potrebbero far sorgere la responsabilità del vettore.

La Corte ha ritenuto, invece, il vettore responsabile per la sola circostanza che il danno si è verificato durante il trasporto, indipendentemente dall'insorgere di un rischio inerente al trasporto aereo (nel caso di specie, il vettore aveva rilevato che nessun incidente improvviso ed inatteso avrebbe fatto sì che il bicchiere di caffè scivolasse rovesciandosi).

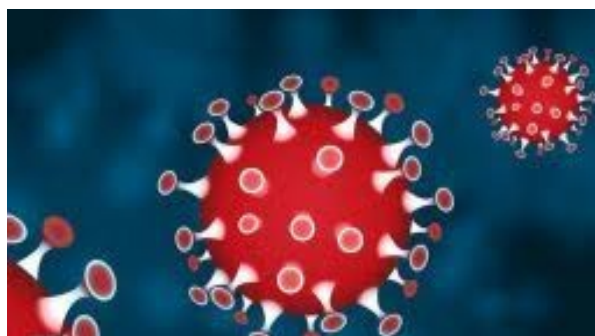
In sintesi, la Corte ritiene che subordinare la responsabilità del vettore all'esistenza di un nesso tra l'«incidente» e l'impiego o il movimento dell'aeromobile non sarebbe conforme alla disciplina sul trasporto aereo, oramai armonizzata a livello internazionale, comunitario e na-

zionale e riconducibile alla Convenzione di Montreal del 1999.

Come anticipato, non può escludersi che in futuro possano essere avanzate richieste di indennizzo anche per contaminazione da Covid-19 se l'approccio è quello di addebitare al vettore tutto quanto accade durante il volo, al fine di "realizzare il giusto equilibrio degli interessi", attraverso la tutela degli interessi degli utenti/passeggeri del trasporto aereo e la garanzia di un equo risarcimento secondo il principio di riparazione (come osservato dall'avvocato generale nelle sue conclusioni).

Sul punto occorre subito osservare che, a fronte di tale interpretazione, rimane fermo l'attuale meccanismo di ripartizione degli oneri probatori che impone al passeggero di dare la prova che il danno si è verificato (*rectius*, è stato contratto) 'durante il volo', che inizia con le operazioni di imbarco e termina al cessare di quelle di sbarco.

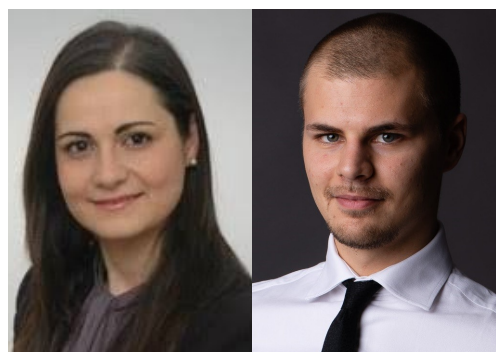
È questa una prova che il passeggero è chiamato a dare in forza dell'attuale quadro normativo della Convenzione di Montreal e che sembra piuttosto complessa data l'impossibilità di stabilire (almeno ad oggi) il momento a decorrere dal quale il passeggero può ritenersi contagiato.





## IL TRASPORTO SU STRADA AI TEMPI DEL COVID-19

di MARIALISA TAGLIENTI e FILIPPO PESCE  
*R&P Legal*



L'emergenza sanitaria in corso ha fortemente influito sull'organizzazione dei trasporti di merci su gomma, che non hanno mai subito alcun arresto, nonostante le difficoltà determinate dalla particolarità del momento.

Per fronteggiare e contenere la diffusione del COVID 19 e garantire sicurezza ai lavoratori anche nell'ambito di cui si discute, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha siglato con le associazioni datoriali il *"Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del Trasporto e della Logistica"*.

Il documento contiene da una parte una serie di prescrizioni comuni a cui gli operatori di ogni settore del trasporto (marittimo, ferroviario, aereo, su strada) devono attenersi, dall'altra misure specifiche per le diverse modalità di trasporto.

Tra gli adempimenti "comuni" troviamo l'obbligo di informazione concernente il corretto uso e la gestione dei dispositivi di protezione individuale (mascherine, guanti, tute, etc); una idonea e frequente sanificazione e igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro, effettuata con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della Salute e dell'Istituto Superiore di Sanità; la presenza nei luoghi strategici per la funzionalità del sistema (ad esempio sale operative, sale ACC, sale di controllo) dei rilevatori di temperatura attraverso dispositivi automatizzati.

Quanto alle disposizioni specifiche per il settore dell'autotrasporto di merci su strada, il Protocollo contiene anche delle prescrizioni operative che gli autisti e le aziende sono tenuti a rispettare nel corso dei servizi di trasporto, tra le

quali si annovera l'obbligo di rimanere a bordo dei propri mezzi se sprovvisti di guanti e mascherine nonché il divieto di accedere agli uffici delle aziende diverse dalla propria, salvo per l'utilizzo dei servizi igienici che dovranno essere agli stessi dedicati.

Le suddette prescrizioni sono state poi integrate, lo scorso 26 aprile, dal Decreto del Presidente del Consiglio e relativi allegati, provvedimento che, nel disciplinare la tutela della sicurezza nei cantieri, dispone che per l'accesso di fornitori esterni devono essere individuate procedure di ingresso, transito e uscita mediante modalità, percorsi e tempistiche che riducano le occasioni di contatto con il personale presente nel cantiere.

Inoltre, sempre nel caso in cui sia presente un servizio di trasporto organizzato dal datore di lavoro per raggiungere il cantiere, il decreto prevede che sia garantita e rispettata la distanza di sicurezza dei lavoratori durante gli spostamenti, facendo eventualmente ricorso anche ad un numero maggiore di mezzi, prevedendo ingressi e uscite dal cantiere con orari flessibili e scaglionati oppure riconoscendo indennità temporanee per l'uso del mezzo proprio.

Occorre inoltre assicurare che le operazioni di pulizia vengano effettuate con detergenti specifici per i veicoli, con particolare attenzione alle superfici soggette a maggiore utilizzo (maniglie, volanti), altresì accertandosi di procedere ad una corretta aerazione dell'abitacolo dei mezzi.

Purché nel pieno rispetto del suddetto protocollo, restano quindi garantiti i servizi di trasporto merci su tutto il territorio nazionale e internazionale.





## IL TRASPORTO SU STRADA AI TEMPI DEL COVID-19

Con specifico riferimento al flusso internazionale delle merci, lo stesso è garantito sul territorio dell'Unione Europea grazie alle c.d. "Corsie Verdi".

Con comunicazione n. 2020/C 96 I/01 del 24 marzo 2020, infatti, la Commissione ha rilevato che *"per preservare il funzionamento delle catene di approvvigionamento a livello dell'UE e garantire che il mercato unico dei beni funzioni correttamente, ovunque sussistano o siano stati introdotti controlli alle frontiere interne, gli Stati membri sono tenuti a designare immediatamente tutti i pertinenti punti di valico delle frontiere interne della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), e altri punti aggiuntivi, nella misura ritenuta necessaria, come valichi di frontiera di tipo «corsia verde» per il trasporto terrestre (stradale e ferroviario), marittimo e aereo"*.

Una simile organizzazione presenta l'indubbio vantaggio di velocizzare le procedure ai valichi, comprese quelle per un eventuale controllo sanitario che, a parere della Commissione, *"non*

*dovrebbe richiedere più di 15 minuti "e dovrebbe avvenire "senza che i conducenti debbano lasciare il proprio veicolo, e i conducenti stessi dovrebbero essere sottoposti solo a controlli minimi"*.

La Commissione, inoltre, raccomanda agli Stati membri di agire immediatamente per sospendere qualunque tipo di restrizione all'accesso alla rete stradale in vigore nel rispettivo territorio per il trasporto stradale di merci (divieti di circolazione nel fine settimana, divieti notturni o settoriali e altri) al fine di garantire la necessaria libertà di circolazione dei lavoratori del settore dei trasporti.

L'attento intervento del Ministero in ambito nazionale e i suggerimenti della Commissione Europea in ambito comunitario, rendono evidente il ruolo cruciale rivestito dal trasporto merci su strada soprattutto in situazioni emergenziali come quella del Covid - 19 nonché la necessità di favorire tale attività per garantire servizi essenziali allo stato irrinunciabili.





## 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)



### ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL CONCETTO DI STRATEGIA DURANTE LA CRISI PANDEMICA

Di tutti i Paesi europei l'Italia è quello che sta sperimentando uno dei più lunghi e duri *lock-down* a causa del Covid-19 che le nuove misure annunciate dal Governo per il 4 maggio alleggeriranno solo parzialmente. Mentre iniziano a riaprire le imprese ma restano in vigore misure restrittive assai rigide per le famiglie può essere opportuno fare qualche riflessione e considerazione su quanto accaduto in questi due mesi e soprattutto sul fatto che essi hanno confermato la scarsa dimestichezza che c'è in Italia con la strategia e gli Studi Strategici. Visto che il concetto viene in questi giorni largamente impiegato ed abusato, vale la pena allora ricordare qualche aspetto fondamentale e soprattutto cosa è e cosa non è una strategia.

In maniera estremamente semplificata la strategia è un'arte (mai una scienza) con cui un decisore, a partire da risorse certe allocate ed in presenza di realistici obiettivi di lungo periodo identificati, elabora un piano generale che include al suo interno una serie di piani specifici i quali, coordinati tra loro e adeguatamente condotti, portano a centrare gli obiettivi impiegando tutte o parte delle risorse poste a disposizione. Dunque, una strategia si muove tra due poli indispensabili: quello delle risorse allocate (reali e disponibili) e quello della gerarchia degli obiettivi (vitali) da raggiungere.

È compito della politica assegnare risorse ed obiettivi mentre lo stratega è colui che conduce ed adatta la strategia nella serie di battaglie successive e correlate, tenendo assieme i due livelli distinti ma inseparabili di tattica e di strategia. Per dirla con Clausewitz, la tattica è la conduzione delle truppe in vista del nemico,

mentre la strategia è l'uso delle battaglie allo scopo della guerra. Se nell'antica Grecia lo stratega era un generale o un gruppo di generali, oggi non è mai una sola persona; al contrario, la strategia è divenuta una funzione complessa, che dovrebbe essere prodotta dall'intersezione tra livello politico-decisionale e livello tecnico.

È bene anche ricordare che alcuni fondamentali della strategia non mutano quando si passa dal livello militare al livello civile; che la strategia non è un piano per la gestione delle crisi (*crisis management*); che non si può perdere nei dettagli delle scelte immediate, più o meno obbligate del presente; che non è una generica aspettativa o una serie di ambizioni e di traguardi da raggiungere per il futuro; che non va neanche confusa con i mezzi con cui essa può essere eseguita. La strategia comprende anche tutte queste cose ma è una postura nel tempo che una società sufficientemente compatta e che vuole restare tale decide di assumere per tutelare sé stessa e l'interesse del maggior numero dei suoi membri.

In questo senso la strategia non è solo un momento del presente, ma è un ponte tra passato, presente e futuro. Dal passato deriva la maggior parte dei condizionamenti, vincoli e risorse; nel presente si confrontano e si contrappongono gli interessi, i rischi e le opportunità e da questo gioco si producono le decisioni operative; il futuro invece, con tutta la sua dose di incertezza e approssimazione, è il punto di arrivo delle strategie, quello che dovrebbe ispirare la *grand strategy* di una nazione e rappresenta la sintesi trasformativa di passato e presente, at-



## ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL CONCETTO DI STRATEGIA DURANTE LA CRISI PANDEMICA

tualizzandoli alle nuove sfide, minacce ed opportunità.

È chiaro che quei Paesi che possedevano già una *grand strategy* allo scoppio della pandemia riescono con maggior facilità, al di là dei soli aspetti medicali e biologici, ad adeguarsi alla sfida della trasformazione di fronte alla minaccia Covid e, soprattutto, alle altre minacce a cui esso farà da detonatore, in particolare quelle economiche e sociali. Questi sono i Paesi politicamente e culturalmente addestrati a gestire la trasformazione dei propri interessi nel tempo e nello spazio in una prospettiva storica e dinamica dell'interesse nazionale. Essi oggi riescono a gestire l'esplosione del virus inquadrandolo in una più ampia strategia nazionale. Non è detto che stanno combattendo meglio il virus, ma lo stanno facendo avendo ben presente l'importanza dei valori in gioco, quali sacrificare, quali proteggere, quali lasciare al caso. La Cina è stata indubbiamente uno di questi Paesi, ma molti altri Paesi, anche in Europa, stanno facendo ricorso a tutte le energie morali e materiali delle rispettive nazioni, per contestualizzare la crisi pandemica in una più ampia visione strategica.

La prospettiva di lungo periodo e la compenetrazione di più livelli ed attori è già di per sé un metodo di efficiente allocazione delle risorse e uno strumento di governo dei molti interessi che si sovrappongono. Avere una strategia nei momenti di crisi, quando scelte drastiche e radicali sono a volte necessarie, non è semplice vantaggio ma quasi un passaggio obbligato, non solo per ridurre il danno ma anche per uscire da una situazione che non può essere considerata un'alternativa sostenibile nel tempo.

La strategia non può limitarsi a gestire il rischio ma deve lavorare per trovare il momento, il coraggio e gli strumenti per forzare il cambio di paradigma, che porti a ripristinare le condizioni di normalità di una società, pagando obbligato-

riamente dei prezzi che, se ben stimati, saranno inferiori al danno prolungato. Molti Paesi del mondo, compiendo molti errori, stanno cercando di trovare il giusto bilanciamento tra approccio medicale e approccio strategico alla pandemia e su questo si stanno concentrando tutte le risorse delle società. La prospettiva strategica presuppone anche una visione di quale tipo di società vogliamo che rimanga in piedi quando la pandemia avrà fatto il suo corso, naturalmente o per effetto di un vaccino.

Uno dei problemi che rischia di rendere più difficile per l'Italia uscire dalla pandemia è proprio il sovrapporsi della crisi biologica con la crisi strategica del sistema decisionale italiano. La mancanza storica della seconda e il fattore inibitore della prima rischiano di rendere più difficile per il nostro Paese compiere gli sforzi adeguati per uscire dalla crisi. È chiaro che i colpi del virus sono moltiplicati dal rattrappimento strategico dell'Italia e quest'ultimo impedisce di gestire con razionalità gli effetti della pandemia. L'Italia sta gestendo probabilmente meglio di altri Paesi la battaglia con il virus che ha occupato il nostro territorio. Se non adotta però anche una strategia che dia senso a queste singole battaglie, rischia di perdere la guerra complessiva. Le diverse *task force* che sono state create non sembra che stiano lavorando in questo senso, ma ciascuna risponde a problemi ed esigenze settoriali. Il *vacuum* strategico complessivo rende difficile il loro lavoro e senza la strategia generale le strategie funzionali non possono essere efficaci, né riescono ad attivare le risorse necessarie. Tutti i settori produttivi e sociali del Paese devono chiedere al Governo di adottare ed aiutarlo a sviluppare e ad implementare una strategia al 2025 che affianchi ai problemi della fase 1 e 2 quelli enormi della fase della ricostruzione, del rilancio dell'economia, dell'efficientamento delle istituzioni sia politiche che economiche del Paese.



## LA SUPREMA CORTE CONFERMA LA VALIDITÀ DEL PATTO DI GESTIONE DELLA LITE ED ESCLUDE L'OBBLIGO DI RIMBORSO DELLE SPESE LEGALI QUALORA L'ASSICURATO SCELGA UN ALTRO AVVOCATO



di **GIORGIO GRASSO**  
*BTG LEGAL Batini, Traverso, Grasso & Associati*

### Il Caso. Premesse sul patto di gestione

Finalmente, viene da dire, la Corte di Cassazione pone un freno agli abusi che pongono in atto certi assicurati, i quali, non osservando il patto di gestione (eventualmente) contenuto nelle polizze assicurative, decidono autonomamente di nominare il proprio legale, lasciandosi andare (un po' troppo spesso) all'invio di parcelle che, chissà per quale congiunzione astrale, sfiorano spesso i massimi del tariffario forense. Con conseguente ricaduta sui *combined ratio* delle compagnie.

E questa prassi è difficilmente comprensibile, se solo si consideri che, a fronte del rigetto integrale della domanda del danneggiato, gli assicuratori si vedono costretti a pagare pesantissime parcelle, pur in assenza di un sinistro liquidato.

Ebbene, con l'ordinanza n. 4202 del 19 febbraio 2020 la Cassazione civile ha chiarito che è legittimo il rifiuto del rimborso di spese legali, qualora l'assicurato decida di non avvalersi del patto di gestione della lite contenuto nelle condizioni generali di contratto.

Appare utile ricordare brevemente il contenuto dell'art. 1917 c.c., rubricato "Assicurazione della responsabilità civile", il cui comma terzo così dispone: «*Le spese sostenute per resistere all'azione del danneggiato contro l'assicurato sono a carico dell'assicuratore nei limiti del quarto della somma assicurata. Tuttavia, nel caso che sia dovuta al danneggiato una somma superiore al capitale assicurato, le spese giudiziali si ripartiscono tra assicuratore e assicura-*

*to in proporzione del rispettivo interesse».*

L'obbligo gravante sull'assicuratore di tenere indenne l'assicurato dalle spese di lite, viene considerato come un'obbligazione accessoria rispetto a quella principale.

Ciò detto, attraverso il patto di gestione, le parti, nell'atto del libero esercizio dell'autonomia privata contrattuale, intendono disciplinare i propri rapporti in caso di lite con il terzo danneggiato, così da trarne entrambi vantaggi: l'assicuratore ottiene che la lite venga condotta con i mezzi ritenuti più adeguati, l'assicurato ottiene di essere sollevato da tutte le incombenze correlate ad una eventuale vertenza.

Attraverso tale patto, difatti, l'assicuratore assume le difese del proprio assicurato allorché tra le due parti sussiste una comunanza di interessi in tal senso (entrambi avranno interesse a contestare l'imputabilità del sinistro in capo all'assicurato), fermo e considerato che l'interesse del primo non può prescindere dagli interessi del secondo.

In esso è facilmente riscontrabile un intento di tutela degli interessi di entrambi le parti, ma in particolar modo degli interessi della Compagnia, in quanto questa, mediante l'assunzione della gestione delle eventuali vertenze adite contro l'assicurato, avrà la possibilità di essere tempestivamente informata circa gli sviluppi della controversia e di poter in ogni caso efficacemente contrastare le richieste del danneggiato con mezzi adeguati, anche in presenza di un atteggiamento nel complesso passivo e reticente dell'assicurato stesso.





## LA SUPREMA CORTE CONFERMA LA VALIDITÀ DEL PATTO DI GESTIONE DELLA LITE ED ESCLUDE L'OBBLIGO DI RIMBORSO DELLE SPESE LEGALI QUALORA L'ASSICURATO SCELGA UN ALTRO AVVOCATO *segue*

### L'ordinanza della Cassazione

Nel caso in esame, l'assicurato (nella fattispecie una dottoressa) aveva scelto un proprio legale, dimostrando così la chiara volontà di non valersi del patto, pertanto la compagnia opponeva il rifiuto del rimborso delle spese legali.

L'assicurato deduceva che l'art. 10 delle c.g.a. – che conteneva un patto di gestione delle liti – si ponesse in contrasto con l'art. 1917, co. 3, c.c. e fosse, pertanto, da considerarsi nullo ai sensi dell'art. 1932, co. 2, c.c. (norma che limita la derogabilità in senso sfavorevole all'assicurato di specifiche disposizioni codicistiche, fra le quali rientra altresì l'art. 1917, co. 3, c.c.).

Secondo gli ermellini, il patto di gestione della lite – e le relative esclusioni – non si pone in contrasto con quanto disposto dall'art. 1917, co. 3, c.c., dal momento che, con esso, si realizza comunque lo scopo voluto dalla norma, ovvero sia di tenere indenne l'assicurato dalle spese di resistenza in giudizio.

In merito al diniego di copertura delle spese legali, inoltre, i giudici precisavano che *“detta valutazione non può non estendersi anche alla clausola in virtù della quale, in presenza di detto patto [di gestione della lite], il diniego di rimborso da parte dell'assicuratore diviene giustificato ove l'assicurato decida di non avvalersi della difesa offerta direttamente dalla compagnia, trattandosi di ragionevole corollario di quel patto volto a tutelare il sinallagma contrattuale”*.

Sicché, a giustificare il rifiuto opposto dalla Compagnia rispetto alla richiesta di rimborso è stata proprio la scelta della stessa assicurata di non avvalersi del summenzionato patto, ovvero della difesa tecnica contrattualmente offerta dall'assicuratore.

### Considerazioni finali

Il ragionamento tracciato dalla Suprema Corte è assolutamente da condividere.

Invero, i giudici approfondiscono il rapporto intercorrente fra il c.d. “patto di gestione della lite” e il noto disposto dell'art. 1917, co. 3, c.c., che nell'ambito dell'assicurazione della responsabilità civile pone a carico degli assicuratori le spese legali sostenute dall'assicurato per resistere all'azione promossa dal danneggiato.

All'esito delle argomentazioni riportate nell'ordinanza in commento, viene pacificamente affermata la piena compatibilità della predetta clausola e l'obbligo di indennizzo delle spese sostenute per la propria difesa tecnica in giudizio; ciò in quanto, sempre secondo il ragionamento delineato dalla Suprema Corte, attraverso il patto di gestione della lite si realizza comunque la *ratio* normativa (i.e. tenere indenne l'assicurato dalle spese sostenute di resistenza in giudizio).

Conseguentemente, posto che fra la disposizione contrattuale e la normativa codicistica non sussiste alcun contrasto (neppure ai sensi dell'art. 1932 c.c.), la Cassazione addiviene alla corretta conclusione di riconoscere la piena validità della clausola che esclude l'obbligo dell'assicuratore di rimborsare le spese di resistenza sostenute dall'assicurato nell'ipotesi in cui lo stesso abbia scelto di non avvalersi della difesa tecnica offerta dalla Compagnia.

Del resto, possiamo aggiungere che tale conclusione ben si allinea ai principi codicistici secondo cui le parti devono comportarsi con correttezza e buona fede anche nel corso dell'esecuzione del contratto.

## LA SUPREMA CORTE CONFERMA LA VALIDITÀ DEL PATTO DI GESTIONE DELLA LITE ED ESCLUDE L'OBBLIGO DI RIMBORSO DELLE SPESE LEGALI QUALORA L'ASSICURATO SCELGA UN ALTRO AVVOCATO

A margine di quanto sopra, appaiono pienamente lecite quelle scelte di collegare il patto di gestione ad una selezione limitata di avvocati indicati in un elenco allegato alla polizza (sulla scia della prassi del mercato inglese) o, tutt'al più, consentendo la libera scelta all'assicurato senza alcun limite, se non quello territoriale tra gli avvocati abilitati.

Ciò premesso, le Compagnie vanno tranquillizzate sotto un altro punto di vista: la decisione di gestire la lite, a mezzo di un legale indicato dalla medesima Compagnia, non preclude mai all'assicuratore la possibilità di eccepire l'inoperatività della polizza, ove si accerti successivamente che l'evento debba essere radicalmente escluso dall'operatività della polizza.

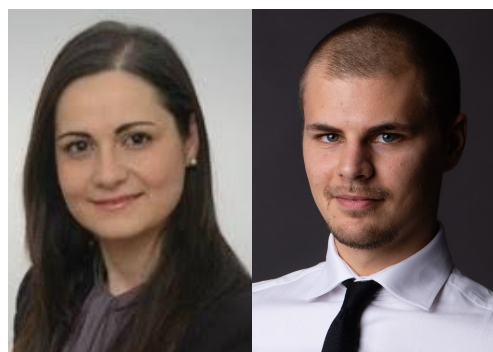
Inoltre, secondo recente orientamento giurisprudenziale, la c.d. eccezione di inoperatività della polizza non costituisce un'eccezione in senso proprio ma una semplice difesa, ossia una mera argomentazione giuridica volta a contestare il fondamento della domanda, assumendo l'estraneità dell'evento rispetto al rischio dedotto in contratto (Cass. Civ. sez. III, 3 luglio 1997 n. 5997; Cass. 22 febbraio 2000, n. 1967, in Giust. Civ. 2000, I, 2971).

In conclusione, l'ordinanza della Suprema Corte va accolta certamente con favore, ponendo un paletto fermo a quegli abusi cui spesso si lasciano andare gli assicurati (con conseguenziale crescita esponenziale delle spese di lite a carico delle Compagnie).



## IL DECRETO-LEGGE 17 MARZO 2020, N. 18 CURA ITALIA: UNO SGUARDO ANCHE ALLE COMPAGNIE ASSICURATIVE

di MARIALISA TAGLIANTI e FILIPPO PESCE  
*R&P Legal*



La situazione relativa alla diffusione del Covid-19, fenomeno avente ormai carattere globale, ha necessariamente comportato la produzione di una normativa emergenziale avente carattere trasversale con riferimento a diversi settori economici.

Per quanto concerne il settore assicurativo, il c.d. decreto Cura Italia è recentemente intervenuto anche in un ambito molto delicato e strettamente connesso con tematiche di politica economica.

A tal riguardo, l'art. 52 del decreto rubricato "*Aggiustamento per la volatilità della pertinente struttura per scadenza dei tassi di interesse privi di rischio*", ha comportato una modifica del meccanismo relativo al "*volatility adjustment*", mediante una revisione dell'articolo 36 *septies* del Codice delle Assicurazioni Private. Come è noto, il *volatility adjustment* è una misura adottata per fare fronte agli effetti della volatilità dei mercati, con particolare riferimento a quello relativo ai prezzi dei titoli sovrani.

L'obiettivo principale di tale meccanismo va ravvisato nella fissazione di parametri ai quali le compagnie assicuratrici devono attenersi in tema di operazioni finanziarie, mirando a generare un effetto liberatorio, per le compagnie nazionali degli investimenti bloccati sul breve termine (come tutela contro la volatilità dei tassi di interesse), successivamente utilizzandoli come risorse a lungo termine, rispettando al contempo requisiti di investimento settoriali.

Con riferimento alla normativa pre-emergenziale, la soglia che permetteva alle compagnie assicurative di mitigare l'effetto delle eccessive oscillazioni era individuata in un differenziale pari a 100 punti tra il rendimento dei Btp e quello degli altri titoli europei.

Tale soglia era stata oggetto di numerose critiche da parte delle compagnie assicuratrici nazionali in quanto considerata troppo ampia, andando così a sacrificare il margine di operatività del meccanismo del *volatility adjustment* nei periodi di alta volatilità del mercato.

In tale contesto si inserisce la modifica, tanto auspicata dagli operatori nazionali del settore, introdotta dall'art. 52 del decreto Cura Italia. La disposizione in esame, infatti, in attuazione dell'articolo 2, punto 1, della direttiva (UE) 2019/2177, del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la c.d. direttiva *Solvency II*, agisce sulla soglia richiamata comportandone una diminuzione a un valore pari ad 85 punti differenziali tra il rendimento dei Btp e quello degli altri titoli europei.

Analizzando tale misura in un'ottica prospettica verso il futuro, l'intervento del legislatore in commento dovrebbe rappresentare un traguardo nell'ambito della protezione degli investitori finanziari nazionali e tipicamente della categoria degli assicuratori. Grazie a tale misura, i soggetti in parola dovrebbero essere protetti, nel breve termine, dalle oscillazioni dello spread, evitando così una radicale modifica delle strategie già poste in atto nel settore finanziario.

# MAT REVIEW



WEBINAR ANIA "COSA C'È ALL'ORIZZONTE PER LE ASSICURAZIONI TRASPORTI E AVIATION?"

7 MAGGIO 2020 | ORE 9:30-13:30 (Microsoft Teams)

WEBINAR "GLI IMPATTI SU LAVORATORI E ORGANIZZAZIONI DELLE NUOVE MODALITÀ DI LAVORO AI TEMPI DEL COVID-19"

9 GIUGNO 2020 | ORE 17:30-18:00 (ONLINE STREAMING)

IUMI WEBINAR "BRIEFING ON THE NEW UN OCEAN TREATY: BIOLOGICAL DIVERSITY OF AREAS BEYOND NATIONAL JURISDICTION (BBNJ)"

19 MAGGIO 2020 | ORE 09:00-10:00 oppure 20:00 - 21:00 (GoToWebinar)

## COMITATO DIRETTIVO

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

## HANNO COLLABORATO

Alberto Batini  
Giorgio Grasso  
Filippo Pesce  
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 Direzione Business  
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)