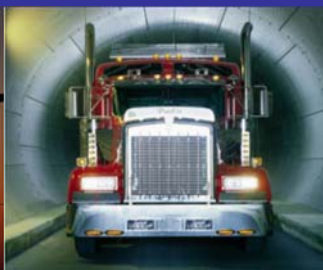


MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno IX Numero 2
Year IX, No. 2

aprile 2019
April 2019

LA PRIMA RILEVANTE DECISIONE IN MATERIA DI *SANCTION CLAUSES* NELLE POLIZZE DI ASSICURAZIONE

di **CLAUDIO PERRELLA**
Partner at Lexjus Sinacta



Rubrica di
Paolo Quercia



Le sanzioni internazionali ed il mercato assicurativo

È noto che il sistema delle sanzioni costituisce ormai da tempo un elemento costante del commercio internazionale, ed il mondo assicurativo non ne è naturalmente immune.

Le sanzioni finanziarie internazionali – spesso definite anche embarghi – sono regolarmente utilizzate per contrastare l'attività di Stati, individui od organizzazioni che minaccino la pace o la

sicurezza internazionale. Le misure possono consistere di regola nel congelamento di fondi e risorse possedute da persone o organizzazioni di un paese straniero oggetto delle misure, e nel divieto di operare a vario livello con – ed in – tali paesi.

Si tratta di misure che sono stabilite dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con specifiche risoluzioni.

I singoli Stati possono peraltro decidere di

adottare anche autonomamente misure sanzionatorie nei confronti di altri paesi, e come noto particolarmente attivi sono gli Stati Uniti, che da anni si sono dotati di un'Agenzia denominata Office of Foreign Assets Control (OFAC) che fa capo al Dipartimento del Tesoro.

Di recente l'Unione Europea ha deciso di adottare una politica comune in materia di sanzioni, avocando a sé le competenze degli Stati membri. Le sanzioni in tal caso sono decise con regolamenti del Consiglio sulla base di una posizione comune, e





LA PRIMA RILEVANTE DECISIONE IN MATERIA DI SANCTION CLAUSES NELLE POLIZZE DI ASSICURAZIONE *segue*

tali regolamenti sono immediatamente esecutivi in ogni Stato membro.

La *Sanction Limitation and Exclusion Clause* è la clausola predisposta dal mercato inglese che regola le modalità con cui operano le coperture assicurative per prevenire la violazione di divieti e limitazioni introdotti con tali sanzioni.

Il caso

Una recentissima decisione della High Court nel caso Mamancochet v. Aegis (Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing Agency Limited e altri [2018] EWHC 2643 (Comm)) ha evidenziato le potenziali criticità nella formulazione di alcune delle *sanction clauses* presenti nei contratti di assicurazione, e rappresenta la prima vera articolata decisione sul tema.

La sentenza tra l'altro ha analizzato anche le implicazioni nascenti dall'applicazione del Regolamento (CE) n. 2271/96 del Consiglio (il cd "Regolamento di blocco"), che vieta a soggetti comunitari di conformarsi a determinate sanzioni statunitensi.

Il caso ha avuto ad oggetto la sottrazione di un carico di acciaio di proprietà di parte attrice, depositato in territorio iraniano.

Mamancochet Mining ha agito in giudizio facendo valere la copertura assicurativa offerta da una polizza stipulata con Aegis, che conteneva la seguente clausola: *"....no (re)insurer shall be liable to pay any claim [that]...would expose that (re)insurer to any...trade or economic sanctions, laws, or regulations of the European Union, United Kingdom or the United States of America"*.

Gli assicuratori respingevano la richiesta sostenendo che il pagamento dell'indennizzo assicurativo li esponeva al rischio di violazione delle sanzioni, e tale circostanza era sufficiente a far scattare la *sanction clause*.

Il quadro era reso maggiormente complesso dal fatto che tra la sottoscrizione della polizza e la sentenza si erano verificati molteplici cambiamenti nel sistema sanzionatorio USA ai danni dell'Iran.

Il ritiro da parte degli Stati Uniti dichiarato l'8 maggio 2018 dall'Accordo iraniano ("JCPOA") ha comportato infatti la reintroduzione delle sanzioni statunitensi, precedentemente revocate in seguito all'entrata in vigore dell'Accordo. Si tratta del cosiddetto "snap back", che gli USA hanno dichiarato concedendo un termine di 90 e 180 giorni per garantire un regime transitorio per contratti in corso di esecuzione.

Le sanzioni USA sono state dunque ripristinate il 6 agosto 2018 e successivamente in via completa il 4 novembre 2018.

A seguito del ritiro degli Stati Uniti e dell'applicazione extraterritoriale delle sanzioni USA reintrodotte per le imprese che commerciano con l'Iran, l'Unione Europea ha adottato alcune contromisure, in particolare l'aggiornamento del cd. Regolamento di blocco, che offre uno scudo protettivo per le imprese UE.

Nel caso in esame la Corte ha operato una distinzione tra l'esposizione alle sanzioni e l'esposizione ad un rischio di sanzioni, ritenendo che la *sanction clause* presente nella polizza potesse giustificare il mancato pagamento solo nel caso in cui, in concreto, l'assicuratore convenuto in giudizio avesse dimostrato che un

pagamento determinava la violazione delle sanzioni.

Il mero rischio di una violazione non poteva invece ritenersi incluso nella pattuizione di polizza.

In particolare, il Giudice Teare ha rilevato *"...the language and context of the clause show that the meaning of the clause which would be conveyed to a reasonable person is as follows. The clause provides that the insurer is not liable to pay a claim where payment would be prohibited under one of the named systems of law and thus "would expose" the Defendants to a sanction."*

La Corte inoltre ha ritenuto che la *sanction clause*, laddove operante, si limita a sospendere l'obbligo di pagamento dell'assicuratore, non ad estinguerlo del tutto.

Il mercato assicurativo presenta clausole molto diverse: quali sono le conseguenze?

La sentenza è indubbiamente rilevante, anche se riflette alcune specificità del caso analizzato dalla Corte.

L'espressione *"expose to sanctions"* è presente in molti testi di *sanction clause*, ma molte di tali clausole hanno formulazioni diverse e più restrittive.

Si veda ad esempio il *wording* della *sanction clause* raccomandata dalla German Insurance Federation (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft "GDV") che recita *"Notwithstanding other provisions of the insurance contract, cover shall be granted only insofar as and as long as not in contradiction to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the European Union or the Federal*



LA PRIMA RILEVANTE DECISIONE IN MATERIA DI SANCTION CLAUSES NELLE POLIZZE DI ASSICURAZIONE *segue*

Republic of Germany that are directly applicable to the contracting parties."

Dal momento che la decisione ha attribuito grande peso al testo della clausola, occorre ora chiedersi se sia necessario oggi rivedere i testi di *sanction clause* adottati nel mercato assicurativo, al fine di riflettere il mutato quadro normativo e geopolitico.

Un esame (molto sommario) delle polizze adottate in Italia permette di rilevare in effetti la presenza di clausole con formulazione molto diversa, come emerge dal raffronto che segue.

La Società non sarà tenuta a prestare copertura né sarà obbligata a pagare alcun indennizzo od a riconoscere alcun beneficio previsto in Polizza qualora la prestazioni di tale copertura, il pagamento di tale indennizzo od il riconoscimento di tale beneficio espongano la Società a sanzioni, divieti o restrizioni previsti da risoluzioni delle NAZIONI UNITE o da provvedimenti relativi a sanzioni commerciali od economiche, leggi o regolamenti dell'UNIONE EUROPEA,

del REGNO UNITO o degli U.S.A. o di qualsiasi altra legge nazionale.

In deroga a qualsiasi previsione esplicitamente o implicitamente contraria contenuta nella presente Polizza, la Compagnia non presta alcuna copertura assicurativa o riconosce alcun pagamento o fornisce alcuna prestazione beneficio correlati all'assicurazione a favore di qualsiasi Assicurato o di terzi qualora tale copertura assicurativa, pagamento, prestazione, beneficio e/o qualsiasi affare o attività dell'Assicurato violasse una qualsiasi legge, regolamento o norma applicabile in materia di sanzioni economiche e commerciali.

L'obbligo di pagamento dell'indennizzo è sospeso o estinto?

Quanto all'affermazione contenuta in sentenza che l'effetto della *sanction clause* è solo quello di sospendere, anziché estinguere, l'obbligo di pagamento degli assicuratori convenuti, è evidente che ciò ingenera una situazione d'incertezza e di esposizione protratta nel tempo dipendente da fattori geopolitici imprevedibili e sicuramente al di fuori del control-

lo delle parti (con incertezze che si riverberano sulla stima delle riserve).

Un rimedio potrebbe essere l'adozione di *sanction clauses* che prevedono il venir meno in via definitiva dell'obbligo di indennizzo, immediatamente o entro un lasso di tempo ragionevole. Resta da fare un breve commento sul meccanismo previsto dal Regolamento di blocco, che di fatto vieta ai soggetti comunitari di conformarsi a normative USA in materia di sanzioni con effetti extraterritoriali.

Nel caso in esame l'assicurata ha sostenuto che il regolamento di blocco di fatto impediva agli assicuratori convenuti di invocare la *sanction clause*.

La Corte tuttavia ha aderito sul punto alla tesi degli assicuratori, rilevando che far leva su una *sanction clause* per contrastare la richiesta di indennizzo non determinava di per sé un atto di ossequio al regime sanzionatorio di un paese terzo, e quindi non determinava la violazione del Regolamento.





LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017

di PAOLO LOVATTI

Global Marine Consultant



Nel marzo 2017 il Joint Cargo Committee (JCC) della London Market Association, la commissione che rappresenta gli underwriters che sul mercato londinese sottoscrivono rischi nel settore delle merci trasportate, ha presentato le nuove clausole *Frozen Food* e *Frozen Meat* che vanno a modificare e sostituire le precedenti datate 1/1/1986. Lo scopo principale di questa revisione, nelle intenzioni del Committee, è stato quello di aggiornare le clausole dopo trenta anni di utilizzo, adeguandole all'edizione 2009 delle analoghe clausole *Institute Cargo* e *Institute Strikes*, e ottenere una migliore uniformità e omogeneità di copertura delle merci trasportate.

In questi ultimi anni il commercio di prodotti congelati o refrigerati si è sostanzialmente modificato rispetto agli anni '80 e da diverse parti era pervenuta la richiesta di coperture più adeguate e corrispondenti agli attuali standard logistici utilizzati per questa tipologia di beni.

Il Working Group del Committee ha presentato nell'aprile del 2016 le bozze della revisione per il necessario e consueto confronto con il mercato assicurativo internazionale, esteso alle parti coinvolte nello specifico trade, e il lavoro si è concluso con l'emissione delle clausole, definitivamente rivedute,

nel marzo del successivo anno.

Per meglio comprendere la portata delle coperture e le modifiche intervenute è opportuno fornire un primo inquadramento generale di queste clausole e delle ragioni che hanno portato alla loro enunciazione nelle forme che oggi sono disponibili per assicuratori e utenza.

Storicamente, le clausole per l'assicurazione delle merci trasportate in regime di freddo o delle carni congelate nascono quando questa tipologia di spedizioni si afferma sempre di più nei traffici internazionali. Nel 1955 il mercato inglese era in grado di offrire 35 differenti raccolte di clausole, ma unicamente per l'assicurazione delle carni.

Il sistema si andò semplificando nel 1971 e solo nel 1978 l'ILU (Institute of London Underwriters) pervenne alla formulazione di tre set: le *Full Conditions*, le *F.P.A.-24 hours breakdown* e le *All Risks-24 hours breakdown*. Una successiva loro modifica fu attuata nel 1982 ed un ulteriore intervento nel 1986 quando vennero predisposti i set di clausole che in buona parte sono ancora oggi utilizzati dal mercato.

Un poco più recente è la storia dell'assicurazione degli alimentari congelati che non siano carni, identificati come *food*. Infatti le prime clausole ufficiali sono state predisposte solo nel 1968, seguite nel 1982 dalle *Institute Frozen Food*

Clauses (A) o (C), ulteriormente modificate nel 1986, quindi con un allineamento temporale con le clausole per l'assicurazione delle carni.

Sia le *Frozen Food* che le *Frozen Meat* edizione 1986 precisano che le stesse non sono appropriate per l'assicurazione del trasporto di beni freschi, refrigerati o in regime di temperatura controllata.

In pratica l'ILU non ha inteso ufficializzare, sino al marzo 2017, alcuna clausola di riferimento per la copertura di questa tipologia di merci, lasciando all'iniziativa dei singoli *underwriters* interessati la decisione di predisporre le garanzie ritenute più appropriate. Dieci sono i set ora predisposti dall'JCC, individuabili con i numeri dalle Cl. 422 alle Cl. 431. Essi vanno a coprire un ampio settore delle attuali esigenze del trading per le diverse tipologie di alimentari o carni che viaggino in ambienti a temperatura meccanicamente controllata, come specificato in tutti i sottotitoli.

Pur restando la suddivisione fra le clausole dedicate alle merci in genere e quelle specifiche per le carni, tutte sono ora predisposte per garantire anche i trasporti di beni in regime refrigerato e non solo congelato. Ne consegue che nei testi dei singoli set ove appaiono le definizioni di *frozen food* o *frozen meat*, nella nuova stesura è stato aggiunto *chilled*.



LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017 *segue*

Vale quale esempio la clausola 8.1 - *Transit Clause*, che prevede ora "...is loaded into the conveyance at the freezing/cooling works or at the cold store...".

Un'altra importante integrazione riguarda i mezzi di spedizione utilizzati per i quali le precedenti edizioni prevedevano esclusivamente la possibilità di copertura per il trasporto via mare. Lo scopo delle nuove clausole è stato ampliato per comprendere anche le spedizioni via aerea, metodo che ha preso sempre più piede, soprattutto per i beni ad elevato valore aggiunto quali i farmaceutici. Pertanto se prendiamo quale esempio le Cl. 430 - "*Frozen/Chilled Food Clauses (A)*" il completamento prevede ora "...overseas vessel/aircraft..." (Cl. 4.6) o "...after completion of discharge overside of the subject-matter insured from the oversea vessel, or after completion of unloading of the subject-matter insured from the aircraft ...".

Per quanto riguarda i trasporti aerei, una particolare attenzione dovrà essere posta dai caricatori nell'utilizzo di container adeguati per questo tipo di trasporto e nel mantenimento della catena del freddo, in relazione alle previsioni della Cl. 5.1.2. Sarà importante attendere l'interpretazione pratica che sarà data dagli assicuratori a questa clausola o, in caso di disputa legale, l'interpretazione che sarà fornita dai giudici, riguardo cosa si intenda per inidoneità del container aereo.

Come noto gli apparati per il mantenimento del freddo negli igloo

aerei utilizzano ghiaccio secco che ha la necessità di essere regolarmente rabboccato, oppure sono predisposti con celle di batterie autonome di raffreddamento come gli Envirotainer.

Le caratteristiche proprie di questi sistemi potrebbero comunque risultare formalmente in contrasto con la definizione previste dai sottotitoli delle diverse clausole "...in a mechanically temperature-controlled environment."

La Cl. 5 *Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause* è stata rimodulata e ampliata a favore dell'assicurato e conseguentemente rinumerata andando in pratica a ripetere i contenuti delle ICC. In sostanza, l'esclusione per perdite, danni o spese derivanti dall'innavigabilità della nave non sarà applicabile nel caso in cui il contratto di assicurazione è stato girato dal contraente della copertura all'avente diritto che ha acquistato o accettato di acquistare in buona fede i beni assicurati in base a un contratto vincolante.

Anche la Cl. 10 *Change of voyage*, cui già nel titolo è stata aggiunto anche il termine *transit* per maggior completezza, allo scopo di comprendere i viaggi aerei e terrestri, è stata sviluppata e modificata.

In pratica si è preferito abbandonare il vecchio concetto di *Held Covered*, obbligando ora l'assicurato ad avvisare prontamente gli assicuratori nel momento in cui lo stesso decidesse di modificare la destinazione finale dei beni assicurati.

Pertanto come indicato nella Cl. 10.1, nel caso in cui si dovesse verificare un danno successivamente a tale richiesta di modifica ma in attesa della conferma da parte degli assicuratori sia della copertura sia dell'eventuale soprapremio, il sinistro sarà pagato solo qualora la modifica richiesta sarebbe stata disponibile a un tasso di premio commercialmente ragionevole in base a condizioni di mercato accettabili. In pratica, anche in questo caso, la clausola comprensiva della 10.2 ricalca i contenuti dell'analoga





LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017 *segue*

clausola 2009 delle Cargo.

Sempre analizzando queste clausole si rilevano le seguenti modifiche più che altro formali:

- le "Goods" sono state sostituite dalla definizione "*subject-matter insured*" traducibile in "interesse assicurato"
- nella Cl. 1 *Risks* è stato confermato il contenuto della clausola 2009 "...as excluded by the provisions of Clauses.."
- i titoli delle singole clausole che formano i set sono stati spostati in capo alle singole clausole, mentre nelle precedenti edizioni erano posizionati sul margine destro
- viene abbandonata la definizione di "*underwriters*" forse non immediatamente comprensibile ai non addetti ai lavori a favore di "*Insurers*"
- anche la definizione di "*Servants*", la cui interpretazione è stata oggetto nel passato di molte dispute per determinarne la portata, è stata sostituita con una probabilmente più chiara "*Employees*", che qualifica esclusivamente i dipendenti dell'assicurato
- il "*contract of affreightment*" si modifica in "*contract of carriage*" per comprendere fra i contratti di trasporto anche quelli aerei
- infine, la *Note* a piè di pagina relativa alla portata dell'*Held Covered* è stata allineata alle ICC 2009.

Esaminiamo ora nello specifico le modifiche apportate ad alcuni dei set, iniziando dalla clausola 422 la "*Frozen/Chilled Extension Clauses*

(*suitable for food in a mechanically temperature-controlled environment*).

Nella pratica gli assicuratori sino all'avvento di queste nuove clausole, per offrire una copertura di ampia portata erano soliti garantire il rischio utilizzando le *Frozen Food (A)* unitamente alla *Frozen Food Extension*, obbligando l'assicurato a una loro lettura congiunta per comprendere l'effettiva portata della copertura.

Le Cl. 422 combinano i due set mettendo un approccio alla copertura più trasparente ed eliminando possibili confusioni.

Le problematiche che possono derivare dalla contaminazione causata da ossa infette e dalla salmonella sono ben note anche ai non specialisti e l'intenzione degli assicuratori è sempre stata quella di escludere questi rischi dalle proprie coperture assicurative. Questo è evidente nella Cl. 4.4 *Exclusions* che esonera l'assicuratore dalle responsabilità derivanti dall'infezione di questi agenti che di fatto sono già presenti prima dell'inizio dell'assicurazione e non hanno la possibilità di originarsi durante il viaggio.

Il riposizionamento della definizione "*prior to attachment of this insurance*" chiarisce ulteriormente la posizione degli assicuratori. Sempre in questa clausola la definizione *packing* è stata sostituita da una più ampia *packaging* per comprendere il complesso delle modalità di imballaggio e confezionamento in genere. Tuttavia occorre segnalare che, in parziale contraddizione a ciò, la Cl. 4.3 mantiene la definizione di *packing*: probabilmente il JCC considera che i rischi di imballaggio e confezio-

namento esclusi dalla Cl. 4.4 debbano riguardare aspetti più pertinenti alla produzione e al commercio mentre con la Cl. 4.3 si intende escludere l'attività specifica atta a predisporre i beni oggetto della copertura in maniera consona per il trasporto.

Queste precisazioni potrebbero risultare artificiose per chi non ha una completa padronanza della lingua inglese, ma è evidente che in base all'esperienza maturata in tutti questi anni il JCC ha ritenuto utili introdurre questi chiarimenti.

Facendo un passo indietro, la Cl. 1 precisa che la copertura opera a condizione che i beni assicurati siano in "*..sound conditions at the time of attachment..*". E' possibile affermare che la presenza di eventuali infezioni, elencate nella Cl. 4.4 appena esaminata, possano rappresentare un esempio pratico sul fatto che i beni debbano essere in buone condizioni prima dell'inizio del trasporto come stabilito dalla Cl. 1 e che, pertanto, detta esclusione potrebbe risultare superflua.

La scelta di inserire questo specifico esonero di responsabilità vuole mettere in evidenza che anche nel caso in cui le norme sanitarie del Paese d'origine dovessero permettere limiti minimi di contaminazione, gli assicuratori non intendono entrare assolutamente in controversie su eventuali maggiori gradi di infezione rilevati alla conclusione del trasporto.

La Cl. 8.4, non prevista in altri set, provvede a trasferire nel contesto della *Transit Clause* la precisazione riportata al termine della vecchia Cl. 344.



LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017 *segue*

In tal modo si è inteso assegnare maggior forza al suo contenuto rimuovendo possibili dubbi riguardo portata ed effetti della clausola. Con essa gli assicuratori intendono limitare temporalmente la durata degli effetti della refrigerazione delle merci che essi poi andranno ad assicurare anche se non ancora in rischio.

In pratica, nel momento in cui l'assicurato voglia avvalersi delle Cl. 422, i beni da assicurare potranno risultare giacenti per un periodo massimo di 60 giorni dopo l'effettuazione della loro prima refrigerazione/congelazione sino al momento in cui avrà inizio il trasporto. E' una clausola probabilmente poco nota, ma che avrà la necessità di essere attentamente valutata con gli assicurati.

Esaminiamo ora le altre clausole relative ai *food*, continuando con Cl. 423 *Institute Frozen/Chilled Food Clauses (A) - 24 Hours Breakdown (suitable for food in a mechanically temperature-controlled environment)*. Queste clausole sono state re-intitolate per meglio definire, sin dall'intestazione, il fatto che esse contengono un'importante delimitazione temporale.

Le vecchie *Institute Frozen Food Clauses (A) (excluding Frozen Meat -ed. 1/1/86)* già prevedevano una copertura differenziata *all risks*, ma limitata, per quanto riguarda i danni derivanti da differenze di temperatura, ai *named perils*. Fra questi rischi nominati, il primo ad essere elencato riguardava la rottura dell'impianto di refrigerazione che per poter essere garantito non poteva avere una durata inferiore a 24 ore.

Questa specificità è ora riportata nel titolo e si allinea con l'equivalente Cl. 426 per l'assicurazione delle carni *Institute Frozen/Chilled Meat Clauses (A) -24 Hours Breakdown (suitable for meat in a mechanically temperature-controlled environment)*.

Per quanto riguarda i danni da deterioramento sarà ora da comprendere se queste clausole potranno essere applicate anche ai trasporti aerei in quanto per l'operatività della copertura è richiesta la prova della rottura dell'impianto di refrigerazione e il suo fermo per un periodo non inferiore a 24 ore, dimostrazione praticamente impossibile da fornire.

Con la Cl. 430 *Institute Frozen/Chilled Food Clauses (A) (suitable for food in a mechanically temperature-controlled environment)* il JCC ha inteso offrire un nuovo livello di copertura a beneficio del *food* in genere, con uno standard di garanzie simile a quello utilizzabile per le carni.

In pratica in questo set viene cancellata tutta la Cl. 1.2 prevista dalle Cl. 263 delle *Frozen Food* rendendo di fatto le nuove clausole molto più ampie.

In sostanza sono state eliminate le limitazioni dei danni derivanti da variazioni di temperatura. Ciò è confermato in maniera un poco contorta nella clausola di esclusione 4.4 che rifiuta i danni causati da "*inherent vice or nature of the subject-matter insured*" ma inserisce la nuova definizione "*....except loss damages or expenses resulting from variation in temperature whilst this insurance is in force*".

Particolare attenzione dovrà pertanto essere prestata da parte degli assicuratori all'utilizzo più appro-

priato di queste Cl. 430.

Passiamo ora a esaminare come il JCC sia intervenuto sulle clausole per l'assicurazione delle carni. Nella Cl. 425 *Institute Frozen/Chilled Meat Clauses (A) (suitable for meat in a mechanically temperature-controlled environment)*, gli estensori hanno ritenuto opportuno estendere le garanzie ai rischi di terremoti, eruzioni vulcaniche e rischi associati, cancellando le esclusioni riportate nella clausola 4.8 delle precedenti Cl. 323.

L'apparente intenzione di questo ampliamento di copertura potrebbe essere quella di non escludere a priori questi rischi, ma renderli parte del processo di *underwriting* proprio di ciascun assicuratore, nel momento in cui sia noto che il trasporto assicurato andrà a toccare aree notoriamente soggette a questi fenomeni.

La clausola di durata, più ampia rispetto alle analoghe clausole *Frozen Food*, continua a mantenere i precedenti limiti temporali previsti per la copertura delle giacenze nei magazzini frigoriferi dopo lo sbarco e per i successivi viaggi di inoltro effettuati nei Paesi dell'Europa continentale, inclusi UK e Irlanda, USA e Canada.

Essi dovranno essere effettuati entro 30 giorni dal completamento dello sbarco.

Questa durata sarà ridotta a 5 giorni per tutte le altre destinazioni.

Anche in questo caso rientrerà nel processo di *underwriting* previsto da ciascun assicuratore valutare eventuali richieste di estensioni temporali e i relativi soprapremi.



LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017 *segue*

Nell'elenco dei dieci set delle clausole modificate non sono ancora state specificamente commentate le Cl. 427 *Institute Frozen/Chilled Meat Clauses (C) and 24 Hours Breakdown (suitable for meat in a mechanically temperature-controlled environment)* e le Cl. 431 *Institute Frozen/Chilled Food Clauses (C) (suitable for food in a mechanically temperature-controlled environment)*.

La predisposizione di questi set rispecchia la formulazione delle analoghe clausole (A), andando a limitare le coperture prestate ai *named perils* elencati sotto le rispettive Cl. 1.

L'aspetto che è opportuno mettere in evidenza è che, mentre per le "Meat Clauses" sono ammessi i danni e le perdite derivanti da rotture dell'impianto di refrigerazione che causino il suo fermo per un periodo non inferiore a 24 ore con-

secutive, per le "Food Clauses" l'esclusione per "inherent vice or nature of the subject-matter" è assoluta.

Per completezza di informazione occorre menzionare anche le Cl. 429 *IMTA Frozen/Chilled Meat Extension Clauses (suitable for meat in a mechanically temperature-controlled environment)*. IMTA è l'International Meat Trade Association che rappresenta oltre 60 importatori, esportatori e grossisti nonché, come associati, le eventuali altre società coinvolte nel trading delle carni, quali vettori marittimi, spedizionieri, porti, depositi frigoriferi.

Radicata principalmente in UK ha connessioni anche con il mercato europeo, ma da un punto di vista pratico l'applicazione di queste clausole ha incidenza praticamente nulla sul mercato italiano.

Restano da esaminare le *Institute Strikes Clauses* e specificatamente

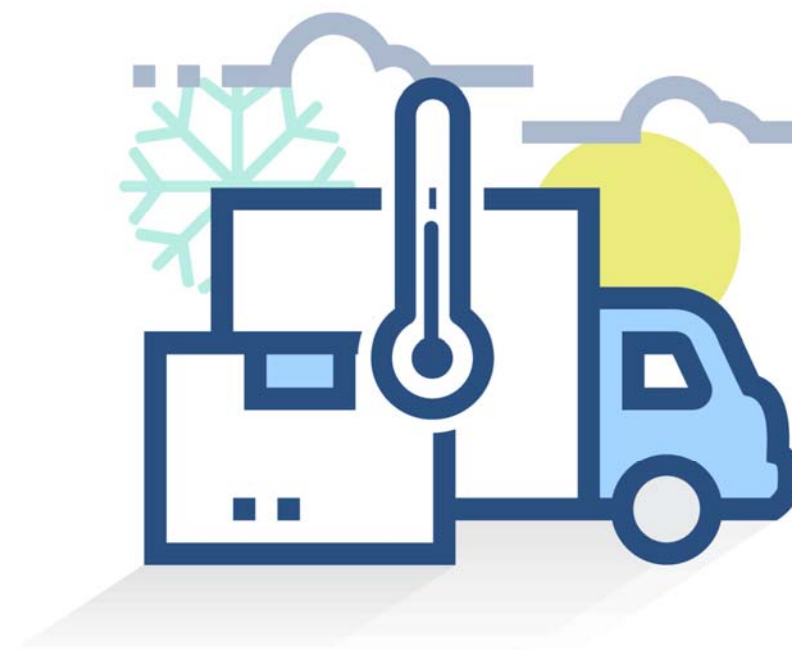
le Cl. 424 (*Frozen Chilled Food*) e le Cl. 428 (*Frozen/Chilled Meat*). Le modifiche apportate riguardano essenzialmente il loro allineamento con le *Institute Strikes Clauses (Cargo)* edizione 1.1.2009.

In pratica le esclusioni previste dalle clausole base riguardo i rischi "Scioperi" vengono riacquisite nella relativa Cl. 1 *Risks Covered*, con il tipico processo di *buyback*.

Mancherebbero all'appello le clausole per la copertura dei rischi "Guerra".

Il mercato inglese nel passato aveva adottato differenti clausole per adattarsi all'*S.G. Policy Form* ma con l'introduzione della *MAR Policy* non ha più ritenuto utile predisporre specifiche clausole per l'assicurazione dei rischi guerra riguardanti beni trasportati in regime di freddo.

Per questi rischi si continueranno ad utilizzare le clausole standard





LE INSTITUTE FROZEN FOOD 2017 *segue*

edizione 1/1/2009 e specificamente le Cl. 385 per i viaggi marittimi e le Cl. 389 per quelli aerei.

Alcune considerazioni finali, che potrebbero risultare superflue ma ritengo comunque utili da tenere a mente:

- Assicurati e assicuratori hanno ora a loro disposizione quattro set di clausole per l'assicurazione delle carni e quattro set per gli altri beni da trasportarsi in regime di freddo, oltre i due relativi set per l'assicurazione degli scioperi. L'allineamento con le clausole Cargo è ora completo.
- L'estensione ai *chilled food* rappresenta una implementazione importante nel contesto delle clausole *Institute*. Le merci congelate e surgelate sono una tipologia di rischi più attraente per gli assicuratori rispetto alle categorie merceologiche di "fresco" che hanno la necessità di viaggiare in regime di freddo con eventuali deviazioni di temperatura molto più ristrette. Il guasto o il malfunzionamento dell'impianto frigorifero potrebbero non essere necessariamente catastrofici, se limitati a poche ore nel caso in cui dovessero essere coinvolte merci congelate. Diverso è il caso delle merci refrigerate o raffreddate chiaramente più esposte alle variazioni di temperatura per le quali gli sbalzi possono portare in tempi brevi a deterioramenti importanti. Particolare attenzione dovrà pertanto essere posta dagli assicuratori al processo di *under-*
- *writing*, soprattutto nei casi di trasporti prolungati, per i quali un intervento tempestivo in caso di arresto dell'impianto risulterà più difficile da effettuare e dilatato nel tempo.
- Anche se nelle clausole non è espressamente riportato, è condizione essenziale per l'efficacia della copertura che i beni da trasportare risultino già alla loro temperatura ottimale prima dell'inizio del trasporto; temperatura che sarà richiesta al vettore di mantenere durante tutto il viaggio assicurato. I mezzi di trasporto e i depositi frigoriferi sono concepiti solo per conservare la merce alla temperatura alla quale sono caricati o depositati in un contesto di mantenimento della catena del freddo nei limiti richiesti e riportati sul documento di trasporto. La definizione di *sound conditions* deve essere letta anche in questo senso.
- Anche se il titolo "*frozen/chilled food*" potrebbe risultare fuorviante, è da ritenere che questi set di clausole saranno utilizzabili non soltanto per gli alimentari ma per tutti quei beni che hanno la necessità di essere trasportati in regime di freddo quali, ad esempio, farmaceutici o alcune tipologie di chimici. La definizione di *subject-matter* utilizzata all'interno delle clausole appare sufficientemente ampia allo scopo.
- Le clausole, da sempre, sono state predisposte e utilizzate dal mercato internazionale per la copertura dei viaggi marittimi ora estese anche ai trasporti

aerei. Fatte salve le relative tratte via terra preliminari o successive garantite in base a quanto specificato nella *Transit Clause*, l'assicurazione di trasporti esclusivamente terrestri dovrà continuare ad essere regolamentata con clausole appropriate che comunque non rientrano nella disciplina prevista dal JCC. L'utilizzo delle *Cargo Clauses* in generale per la copertura dei viaggi terrestri risulta di conseguenza improprio e da correggere.

- Certamente le modifiche apportate non sovvertono il precedente impianto delle clausole. Se tuttavia i nuovi set si esaminano con attenzione sarà possibile rilevare un certo numero di vantaggi per gli assicurati in tema di trasparenza, accrescimento dell'offerta e ampliamento delle coperture.

Non resta pertanto che attendere che anche il mercato italiano inizi ad utilizzare questi nuovi set aggiornati per una uniformità nell'offerta assicurativa, a tutto vantaggio della trasparenza nei rapporti tra assicurati e assicuratori.





IL POTENZIAMENTO DELLE MISURE DI SICUREZZA AEREA CONTRO MINACCE DA INSIDER

di **DORIANO RICCIUTELLI**

Istruttore ENAC della sicurezza



Il 23 gennaio 2019 la Commissione europea ha emanato il regolamento di esecuzione (UE) 2019/103 che apporta modifiche al precedente atto (Reg. 2015/1998) per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione, nonché il rafforzamento di determinate misure di sicurezza aerea.

In via preliminare va precisato che, al fine di proteggere il trasporto aereo, il regolamento 300/08/CE ha sancito norme comuni intese a prevenire la commissione di atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili che mettano in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile. Si prevede che detto obiettivo debba essere conseguito istituendo non soltanto regole e standard fondamentali sulla sicurezza aerea, ma altresì meccanismi atti a monitorarne il rispetto.

Ebbene, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, del citato regolamento n. 300, la Commissione ha adottato "disposizioni particolareggiate" per l'esecuzione delle predette norme fondamentali comuni e delle disposizioni generali che integrano a loro volta quest'ultime.

Nel corso di due lustri è stata progressivamente affinata la legislazione di *security* attraverso una attenta rivisitazione periodica dei precetti per assicurare che gli stessi siano costantemente commisurati all'evoluzione delle minacce.

A conferma di questa esigenza basti ricordare che il primo stru-

mento comunitario di siffatta natura attuativa (Reg. (UE) n. 185/2010), recante il citato articolato originario, è stato modificato ben venti volte dalla sua entrata in vigore e, pertanto, allo scopo di garantire chiarezza e certezza giuridica si è poi provveduto ad abrogarlo e sostituirlo con un nuovo atto legislativo (Reg. 1998/2015/UE), consolidando, comunque, l'intero impianto normativo.

Il legislatore comunitario ha altresì previsto anche ulteriori interventi di aggiornamento al testo regolamentare, nel caso si rendesse necessario alla luce delle conoscenze pratiche acquisite e dei prossimi sviluppi tecnologici.

Sulla scorta di quanto premesso, l'esperienza maturata nella concretizzazione dei suddetti regolamenti ha messo in evidenza l'urgenza di includere lievi modifiche alle modalità di attuazione di determinate norme fondamentali comuni.

Entrando nel dettaglio, i più avanzati progressi in termini di operatività aeroportuale, le tecnologie e gli apparati di sicurezza per affrontare adeguatamente il cambiamento nel panorama dei rischi, nonché l'evoluzione degli standard internazionali e delle prassi raccomandate dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) hanno difatti reso opportuno considerare i corrispondenti cambiamenti, vale a dire quelli di cui (all'allegato) al regolamento n. 103 del 2019.

Qui non può, intanto, essere trascurato il contenuto del piano denomi-

nato "Global Aviation Security Plan" (GASeP), pubblicato nel novembre 2017 dalla cennata Organizzazione, che costituisce il *framework* sulla policy della sicurezza, da sviluppare a livello internazionale tra Stati partner, stakeholder e industria del settore aereo.

In proposito, anche a seguito della Council Security Resolution n. 2309 (*Threats to International peace and security caused by terrorist acts*) adottata nel 2016 dalle Nazioni Unite, nel novero delle motivazioni principali nella realizzazioni del GASeP, rileva innanzitutto la consapevolezza della attualità della minaccia contro l'aviazione civile e del maggior rischio temuto in tale ambito.

Sul punto, non a caso, si può mettere in risalto che nell'attingere le pertinenti informazioni dalle fonti ritenute autorevolmente più attendibili, il bollettino ufficiale dell'ICAO ha annoverato, tra il 2011 e il 2016, sessantanove atti di interferenza illecita, di cui ventuno riportanti incidenti lesivi, per un totale di 889 vittime.

Se si approfondisce l'argomento mediante l'esame del documento dedicato al "*risk context*" approntato dall'Organizzazione, si appalesa un evidente quadro situazionale colmo di lacune soprattutto, *inter alia*, nella implementazione delle misure per l'identificazione dello staff, per le carenze nelle vigilanze sugli accessi nelle SRA (*security restricted areas*), per la consistente mancanza delle risorse umane e tecnologiche da impegnare nel comparto aereo.



IL POTENZIAMENTO DELLE MISURE DI SICUREZZA AEREA CONTRO MINACCE DA INSIDER *segue*

Sicché, non deve sorprendere la circostanza di rinvenire nel pacchetto delle azioni prioritarie del GASep proprio l'intento di rivisitare il regime delle procedure predisposte nei confronti del personale di terra e di volo, tenendo in buon conto il materiale (*guidance material*) sull'*insider threat* e di promuovere le più confacenti tecniche innovative ad uso della sicurezza aerea.

A conforto delle summenzionate previsioni, si può in questa sede annotare anche qualche spunto di riflessione del rapporto scaturito dalla II Conferenza di alto livello sull'aviazione civile HLCAS/II del 29 e 30 novembre 2018, con riferimento al *working paper* (WP16), attinente alle misure di mitigazione della minaccia *insider*, quali la casualità e l'imprevedibilità incorporate allo screening delle persone diverse dai passeggeri e dei veicoli che entrano nelle aree sterili, non disgiunte da un processo di selezione degli addetti operanti negli scali aerei.

Giova constatare che dalle "conclusioni" adottate dell'evento HLCAS/II, spicca un inconfutabile convincimento su una realistica recrudescenza del fenomeno legato all'impiego, da parte dei terroristi, degli "insider" in ragione della loro possibilità di accesso privilegiato alle zone sterili e alle informazioni sensibili di cui avvalersi per il compimento di atti d'interferenza illecita.

Si tratta in realtà di un *modus operandi* completamente diverso dalle ordinarie modalità di aggressione (*ab externo*), in quanto consen-

te di compiere in maniera facilitata azioni contro l'aviazione civile che richiama, dunque, l'urgenza per le competenti autorità designate alla sicurezza a predisporre le conseguenti modifiche ai programmi nazionali di sicurezza e di qualità.

In vista di questi obiettivi e in esito alle determinazioni della Conferenza si è concordato di sottoporre l'intera questione sin qui sollevata all'Aviation Security Panel con il progetto di attivare gli organismi regolatori dell'ICAO alla emanazione a breve termine di appropriate raccomandazioni mirate alla risoluzione della problematica.

In questa cornice s'inquadra il "*position paper*", documento sulla minaccia *insider* della IATA (versione di giugno 2018), che suggerisce all'industria del settore un approccio orientato a privilegiare una politica di prevenzione applicata al reclutamento delle persone da assumere conformemente ai requisiti di ciascun operatore (suscettibili di variazione a seconda del livello del rischio), comprendenti registrazione degli eventuali dossier criminali, studio dettagliato della storia lavorativa, cronologia dei viaggi effettuati dai singoli, corretta identificazione ecc., ossia fattori in grado di procurare un'immagine ragionevolmente esaustiva del profilo di un potenziale dipendente.

Del resto, anche sotto un'angolazione giuridica, già analizzando i lavori preparatori della novella n. 103/2019 e, segnatamente, nel corso delle riunioni (*legislative exercise*) (21 e 22 novembre 2018) svolte presso la Commissione dal comitato ad hoc AVSEC, erano emersi inequivocabili

segnali di attenzione attorno alle tematiche - che hanno formato materia di tutti gli emendamenti - relative al *background check* del personale aeroportuale, finalizzati a contrastare l'eventuale pericolo derivante dall'*insider threat* e combattere la radicalizzazione.

Inoltre, era stata affrontata la questione - peraltro non affatto trascurabile - connessa al chiarimento di alcune misure e azioni correlate all'arrivo di passeggeri, bagagli e aeromobili, originanti dai cosiddetti aeroporti minori che applicano appieno il regolamento 300/08/CE.

Non sottacendo l'importanza dell'elemento tecnologico applicabile alla security, a seguito delle positive prove tecniche effettuate da un paese membro, era stata altresì omologata la procedura di controllo delle calzature (SMD per i metalli e SED per le sostanze esplodenti), nonché la determinazione degli standard utilizzabili dai dispositivi per il rilevamento dei vapori esplosivi (EVD) (*explosive vapour detection equipment*), sviluppata dalla technical task force della Conferenza Europea per la Aviazione Civile (ECAC).

Alla stregua dei succitati presupposti, risulta del tutto agevole poter riconoscere i tratti salienti delle modifiche apportate in via definitiva dal regolamento UE/103/2019 al precedente impianto normativo sulla security aerea.

Un assoluto *quid novitatis* del provvedimento regolamentare - la cui applicazione decorrerà dal 31 dicembre 2020 - indubbiamente significativo e dunque meritevole di



IL POTENZIAMENTO DELLE MISURE DI SICUREZZA AEREA CONTRO MINACCE DA INSIDER *segue*

essere qui, seppur sommariamente, descritto - è rappresentato dal riscontro sull'affidabilità dello staff aeroportuale a ogni livello e, in particolare, dalla previsione secondo la quale le persone "che vengono selezionate per effettuare - o essere responsabili dell'attuazione di - screening, controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in un'area sterile "devono aver superato il controllo "rafforzato" dei precedenti personali (*criminal history*).

Si soggiunga che nel caso le persone siano destinate alle suindicate, medesime attività ma in una zona "diversa da un'area sterile o che hanno accesso senza scorta alla merce e alla posta aerea, alla posta e al materiale del vettore aereo, alle provviste di bordo e alle forniture per l'aeroporto che sono stati oggetto dei controlli di sicurezza prescritti" devono aver superato un controllo dei precedenti "rafforzato o standard", opzione quest'ultima riservata all'autorità competente, (ovverosia l'Enac).

Senonché, ne discende che i tesserini identificativi dei membri dell'equipaggio dipendenti di un vettore aereo dell'Unione e i tesserini di ingresso in aeroporto possono essere rilasciati solo a persone con riconosciute esigenze operative e che abbiano superato il sopramenzionato controllo "rafforzato".

Nel mentre, si dispone che anche gli istruttori certificati per la sicurezza dell'aviazione civile e i validatori devono analogamente soddisfare, tra gli altri requisiti, il su-

peramento di un controllo rafforzato dei sunnominati precedenti.

Va ancor più plausibilmente accolta tale previsione ove si consideri che alla figura dell'istruttore certificato potrebbe ravvisarsi lo *status* di pubblico ufficiale, atteso che tale soggetto è investito di specifiche attribuzioni dall'Enac, ente di diritto pubblico, attraverso appositi provvedimenti amministrativi (attestazione e registrazione in elenco nazionale riconosciuto), sulla base dei quali lo stesso svolge, invero, compiti nel chiaro interesse pubblico afferente alla security aerea.

Non sfugge dunque il fatto che risulti oltremodo necessario, *à juste titre*, il riconoscimento di una condotta specchiata quale requisito indispensabile all'espletamento delle mansioni addestrative e, soprattutto, certificative di competenza (attestazione su carte intestate dell'Enac) e rispondenti alla qualifica di pubblico ufficiale che, secondo la giurisprudenza consolidata, deve "formare e manifestare, nell'ambito di una potestà regolata dal diritto pubblico, la volontà della PA, ovvero esercitare, indipendentemente da formali investiture, poteri autoritativi, deliberativi o certificativi, disgiuntamente e non cumulativamente considerati" (Cass. Pen. 7.6.2001; n. 191171/92; n. 213910/99).

Conviene di certo puntualizzare che, concordemente alle norme applicabili del diritto unionale e dell'ordinamento interno, l'inedito controllo "rafforzato" dei precedenti personali deve "come minimo" stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali, verificare even-

tuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni, accertare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo anch'esse durante gli ultimi 5 anni (e quanto detto rispecchia i contenuti del background "standard"); a ciò, allora, si deve associare un vaglio dei dati di *intelligence* e d'ogni altra debita informazione, a disposizione delle autorità competenti che possono, a loro avviso, essere rilevanti ai fini dell'idoneità di una persona a svolgere mansioni delicate nel campo della security.

Si prescrive, altresì, che gli Stati membri si devono impegnare a prefigurare meccanismi idonei ed efficaci tendenti a garantire la condivisione delle informazioni sia a livello nazionale che con gli altri Stati membri, ai fini dell'elaborazione e della valutazione delle anzidette informazioni, soggette oltretutto a un meccanismo per la revisione continua.

Appare evidente che una siffatta innovazione legislativa comporti alcune difficoltà di interpretazione attuativa, tenuto conto del presente delicato contesto afferente alla sfera dei dati sensibili e, soprattutto, alla esplicita indeterminatezza delle informazioni potenzialmente acquisibili nell'attività di indagine e, successivamente, utilizzabili per appurare l'idoneità dei singoli operatori aeroportuali.

A mero titolo esemplificativo, suscita ancora una certa perplessità l'introduzione dell'elemento di estrema genericità risultante dalla prospettiva che "qualsiasi" evento - ancorché legato ai requisiti minimi



IL POTENZIAMENTO DELLE MISURE DI SICUREZZA AEREA CONTRO MINACCE DA INSIDER *segue*

suaccennati (p. 11.1.7 dell'allegato) sia capace virtualmente di "pregiudicare l'affidabilità dell'individuo".

Per converso, risultano ben ravvisabili i reati alla presenza dei quali "come minimo" (p. 11.0.09 dell'allegato) non può venire soddisfatto il criterio sulla fedina penale del personale di security e sono specificamente quelli contemplati nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/68 (uso dei dati del codice PNR) e i reati di terrorismo di cui alla direttiva (UE) 2017/541.

In sintesi, se nel precedente regime era sufficiente la mancanza di precedenti (*criminal records*) nell'ultimo quinquennio, in futuro occorrerà invece attingere al patrimonio del sistema informatico interforze di polizia (si veda D.M. del 6/8/2015) costituito dallo SDI, arricchito dalle notizie originanti da altre fonti esterne, quali le anagrafi tributarie, camerali, comunali, ecc., nonché gli archivi elettronici di Interpol e d'Europol, la rete SIS (Sistema Informazioni Schengen) in cui confluiscono i dati dei

paesi aderenti al relativo accordo europeo per la gestione in comune delle segnalazioni sulle persone, sui veicoli e sugli oggetti ricercati.

Infatti, su questo terreno la procedura adottata per la catalogazione delle informazioni si fonda sulla memorizzazione dell'evento che ha originato l'inserimento informativo da cui automaticamente si possono acclarare i collegamenti con i soggetti coinvolti, con gli oggetti loro inerenti (armi, documenti, denaro, ecc.), con le denunce (o querele), con i provvedimenti derivati (misure di sicurezza, cautelari, di prevenzione, ecc.) e, infine, con qualsiasi altra indicazione utile a focalizzare le caratteristiche individuali che li concernono, giustappunto, *in primis*, la pericolosità.

Su questo fronte osserviamo che il legislatore è estremamente accorto sull'eventuale rischio derivante dalla possibile "radicalizzazione", termine cui conferisce una definizione autentica (p. 11.0.08 dell'allegato) in quanto da intendersi come il fenomeno della "socializzazione all'estremismo" che vede persone abbracciare opinioni, punti di vista e

idee che potrebbero condurre ad atti terroristici.

In una logica protesa ad affrontare la minaccia interna e fatte salve le rispettive competenze sulla formazione, il programma di security degli operatori, delle compagnie aeree e dei soggetti, di cui agli articoli 12, 13 e 14 del regolamento (CE) n. 300/2008, include un'adeguata strategia interna e correlate misure, indirizzate a migliorare la sensibilizzazione e la promozione del concetto di sicurezza in favore di tutti gli organici del comparto.

Si consideri conclusivamente il fatto che, con riferimento ai contenuti didattici, il nuovo regolamento introduce, all'interno di appositi programmi professionali di training, destinati a coloro che effettuano i controlli di security, l'obbligatorietà della conoscenza proprio degli elementi essenziali che "contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione".





BAGAGLIO SMARRITO E RESPONSABILITA' DEL VETTORE AEREO: CASSAZIONE CIVILE, ORDINANZA N. 4996/2019 DEL 21.2.2019

di **MARIALISA TAGLIENTI**
Associato, LS Lexjus Sinacta



Con Ordinanza pubblicata il 21 febbraio 2019, la Suprema Corte è stata chiamata a stabilire se il criterio previsto dall'art. 22 della Convenzione di Montreal, che limita il risarcimento del danno per la perdita del bagaglio a 1000 DSP (diritti speciali di prelievo) per passeggero, valga esclusivamente per i danni patrimoniali o se lo stesso possa considerarsi applicabile anche ai danni morali connessi al valore affettivo o artistico del contenuto del bagaglio smarrito.

In merito gli Ermellini hanno ribadito il principio secondo cui: *"ai sensi della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 in materia di trasporto aereo internazionale, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge n. 12 del 2004, ove il vettore aereo internazionale si renda responsabile della perdita del bagaglio del passeggero (art. 17, comma 1, della Convenzione), la limitazione della responsabilità risarcitoria dello stesso vettore, fissata dall'art. 22, n. 2, della Convenzione nella misura di mille diritti speciali di prelievo per passeggero, opera in riferimento al danno di qualsiasi natura patito dal passeggero medesimo e, dunque, non solo nella sua componente meramente patrimoniale, ma anche in quella non patrimoniale, da risarcire, ove trovi applicazione il diritto interno, ai sensi dell'art. 2059 c.c., quale conseguenza seria della lesione grave di diritti inviolabili della persona, costituzionalmente tutelati"*.

Il giudizio posto al vaglio della Corte traeva origine da un'azione

di risarcimento promossa da un viaggiatore che chiedeva il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dallo smarrimento, da parte del vettore aereo, del proprio bagaglio contenente materiale cinematografico che avrebbe dovuto presentare ad un noto festival internazionale di settore.

La Corte d'Appello di Roma riteneva provato il danno non patrimoniale lamentato dal viaggiatore, ma condannava – ai sensi del suddetto art. 22 della Convenzione di Montreal – il vettore convenuto al pagamento della minor somma di 1.067,40 euro (pari a 1000 DSP) in quanto il passeggero non aveva reso, al momento della consegna del bagaglio al vettore, la dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata.

Il viaggiatore, quindi, proponeva ricorso in cassazione lamentando una errata interpretazione da parte dei Giudici Romani dell'art. 22 della Convenzione di Montreal, laddove avevano ritenuto che il limite risarcitorio di 1.000 DSP valesse sia per il danno patrimoniale che non patrimoniale, concernendo invece, tale limite, solo il primo tipo di pregiudizio; sempre secondo il ricorrente, inoltre, i giudici erano incorsi anche nel vizio di omessa e contraddittoria motivazione allorché da un lato, avevano riconosciuto la risarcibilità dei danni non patrimoniali per la violazione di diritti inviolabili della persona ma, dall'altro, avevano di fatto negato tale risarcibilità, applicando il limite di 1.000 DSP per tutti i danni patiti dal viaggiatore stesso per

lo smarrimento del proprio bagaglio.

La Corte di Cassazione ha però confermato l'orientamento espresso dalla Corte d'Appello di Roma, disattendendo così le doglianze del passeggero relative alla impugnata sentenza. In particolare la Corte ha rilevato come i giudici di secondo grado abbiano correttamente applicato la nozione omnicomprensiva di danno cui fa riferimento l'art. 22 della Convenzione di Montreal evidenziando che, per superare tale limitazione, sarebbe stata necessaria la speciale dichiarazione di interesse alla consegna a destinazione da parte del passeggero, essendo invece del tutto indifferente il danno subito.

Tra l'altro la Corte ha anche ritenuto di sottolineare che i limiti *ex lege* previsti in favore del vettore rappresentano *"un equilibrato contemperamento"* degli interessi dei vettori e dei diritti dei passeggeri, a cui è riconosciuto in ogni caso il diritto di tutelarsi da eventuali ed ulteriori danni dimostrando l'inapplicabilità dei limiti di responsabilità in caso di dolo o colpa grave ovvero rilasciando apposita dichiarazione di interesse alla consegna.

La pronuncia resa dagli Ermellini, che conferma già altre pronunce intervenute sul punto (si veda, ad es., Cass. Civ. 14667/2015) cristallizza un principio che possiamo ormai ritenere consolidato e che, alla luce delle motivazioni rese, difficilmente potrà essere disatteso dai giudici di merito chiamati a pronunciarsi in casi simili.

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



LA COMPLESSITÀ DELLO STUDIO DEL RISCHIO POLITICO E LA NECESSITÀ DI SUDDIVIDERLO TRA LE SUE COMPONENTI TERRITORIALI E QUELLE ESOGENE

All'interno del cosiddetto Rischio Paese, un significato centrale lo riveste quello che viene definito "Rischio politico".

Comunemente il Rischio Politico viene definito come il rischio che i ritorni di un investimento possano subire un danno a causa di fattori non imputabili al mercato, ma piuttosto a cambiamenti di carattere politico di un determinato Paese o alla incapacità della politica di governare il Paese stesso (instabilità).

Ovviamente il rischio politico va trattato e studiato in maniera differente a seconda del tipo di operazione di internazionalizzazione con cui lo stiamo abbinando.

Esso deve cioè essere studiato caso per caso, settore per settore, adattato a ciascuna tipologia di operazione e soprattutto diversamente applicato a seconda dell'orizzonte temporale dell'operazione.

Esso è, in teoria, tanto più importante quanto più l'orizzonte temporale dell'operazione è lungo nel tempo.

Ciò non vuol dire che esso è massimo quanto più l'orizzonte tempo-

rale è lontano in quanto il rapporto tra tempo e Rischio Politico non può essere assunto in maniera direttamente proporzionale.

In realtà esso può crescere nel breve termine, divenire massimo nel medio termine e decrescere nel lungo periodo.

Lo studio del modificarsi del Rischio Politico nel tempo rappresenta un settore a sé stante dell'analisi di Rischio Paese.

Spesso il Rischio Politico viene anche definito come rischio geopolitico, ma in questo modo si commette una sottovalutazione della complessità del Rischio Politico, di cui la componente geopolitica (ossia internazionale) è solo una parte.

È necessario comprendere la natura territoriale del Rischio Politico. Nel Rischio politico, infatti, al di là della provenienza della causa perturbatrice che produce l'aumento del rischio, che può essere interna (ad esempio un colpo di Stato), o esterna (una guerra), il rischio ha prevalentemente una natura "territoriale", colpisce cioè direttamente i rapporti economici che sono all'interno di quel Paese e che cadono sotto la sua sfera giuridica e di sovranità.

Esso si limita ad osservare come gli sviluppi politici interni o cambiamenti internazionali portino ad un deterioramento del *business climate* all'interno di un Paese al punto da comportare il rischio di un grave danno per gli operatori economici stranieri. Classici esempi di rischio politico sono le rivolte, le rivoluzioni, il terrorismo, i conflitti armati, le nazionalizzazioni.

Esse colpiscono gli assetti che si trovano all'interno di un territorio o le operazioni ed i servizi che vengono assoggettati alla sovranità giuridica di quel territorio.

Per meglio comprendere la natura territoriale del Rischio Politico, si può paragonarlo con una tipologia di rischio politico non territorializzato, come il Rischio Sanzioni. Questo Rischio va trattato separatamente dal comune Rischio politico in quanto esso è legato prevalentemente a fattori esogeni, e come tale esso rappresenta una specifica componente del Rischio Politico di un determinato Paese.

Il Rischio sanzioni è una componente prevalentemente esogena, ed è legata al rischio che un Paese esterno (che può essere un Paese terzo o lo stesso Paese di prove-

MAT REVIEW



NUOVI SCENARI, NUOVI STRUMENTI PER L'ASSICURAZIONE DEI RISCHI MARINE
E AVIATION

MILANO, 7 MAGGIO 2019

<http://www.ania.it/it/sala-stampa/eventi/?month=5&year=2019>

CONVEGNO: "RISCHI NELLA SUPPLY CHAIN INTERNAZIONALE, PROPOSTE E SO-
Luzioni PER GESTIRLI IN MODO OTTIMALE

MILANO, 15 MAGGIO 2019

<https://culturaeformazione.assologista.it/calendario-convegni.html>

AWOS A WORLD OF SNACTIONS 2019

ROMA, 29 MAGGIO 2019

<http://aworldofsanctions.org/iscrizioni/>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove

Lars Lange

Anna Masutti

Pablo Mendes de Leon

Claudio Perrella

Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Paolo Lovatti

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 Protezione, Vita e Welfare

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