A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Anno IX Numero 1
Year IX, No. 1

gennaio 2019
January 2019

LA TEMPESTA PERFETTA

di PAOLO LOVATTI
Global Marine Consultant

Che fine ha fatto la ss "*Hakone Maru*"? Dopo aver cambiato il suo nome in *Pacific Express* a seguito della sua vendita alla Matson Line, questa nave nel 1986 è stata posta in disarmo e inviata in demolizione.

Perché questo interesse? La *Hakone Maru*, costruita nel 1968 dai cantieri Mitsubishi è stata la prima nave specificatamente realizzata per il trasporto dei container.

Con una lunghezza di 211 metri e un tonnellaggio di 16.300 tonnellate, aveva una capacità di carico di 752 teu. La prima generazione di portacontainer era stata derivata dalla trasformazione di navi portarinfuse o petroliere. Nel viaggio inaugurale del 26 aprile 1956, la *ss "Ideal X"*, un tanker varato durante la seconda guerra, modificato a seguito delle intuizioni di Malcom McLean della Pan-Atlantic Steamship Company che per primo utilizzò i container per una più efficace manipolazione delle merci da trasportare, effettuò il primo viaggio commerciale con il trasporto di 58 container dal porto di Newark a quello di Huston.

Questa e altre navi similari erano dotate di gru per il carico e lo scarico, in quanto i porti non erano in quegli anni adeguatamente attrezzati per la movimentazione dei container; la caricazione era effettuata solo in coperta, parzialmente e adeguatamente modificata, ma non in stiva.

La capacità massima era costituita da file orizzontali di 6 o 8 container con un impilamento di 4. Con la *Hakonen Maru* si passò a file di 10 container, con pile di 5 sopracoperta e, caratteristica fondamentale per il miglior sfruttamento della capacità di carico, di 4 sottocoperta.

Con essa si entrò pertanto nell'era delle navi cellulari specializzate.

Sebbene siano passati solo cinquanta anni da allora, è possibile affermare che questo tipo di navi rappresenta ormai la preistoria del trasporto container.

Rubrica di
Paolo Quercia

Articolo di
Giorgio Grasso

LA TEMPESTA PERFETTA *segue*

L'evoluzione è stata rapidissima con le navi di tipo *Panamax* varate agli inizi degli anni '80, con capacità sino a 3.400 teu, seguite dalle *Post Panamax I* e *II* tra il 1988 e il 2000 che prevedono un massimo di 8.500 teu, per arrivare alle *Very Large Containership (VLCS)* e *Ultra Large Containership (ULCS)* del 2013 che prevedono la caricazione fino a 21.000 teu con 24 baie di carico, file di 23 container e pile di 8 sottocoperta e 10 sopracoperta.

A questa categoria appartiene la *OOCL Hong Kong,* consegnata nel maggio 2017 e la *OOCL Indonesia* varata nel gennaio 2018, entrambe con una capacità di 21.413 teu. Esse sono attualmente in servizio dall'estremo Oriente ai porti del Nord Europa, via canale di Suez, con viaggi della durata di 77 giorni. Queste OOCL rappresentano attualmente le *VLCS* di maggior capacità anche se il loro primato è destinato a cadere a breve. Fra il 2019 e il 2020 è prevista la consegna alla compagnia di navigazione CMA CGM di nove *VLCS* da 22.000 teu, mentre il cantiere coreano Samsung Heavy Industries ha in ordine la costruzione di undici nuove navi con capacità di carico tra 22.000 e 23.000 teu.

Questa è la conferma che fra i leader del mercato del trasporto marittimo mondiale è in atto uno scontro sempre più cruento per l'acquisizione di traffici e clienti. Attualmente le prime dieci compagnie controllano l'87% della capacità di carico delle merci in container con 86,7 milioni di teu annui complessivi trasportati.
Al vertice vi è da tempo la danese Maersk con il 21%, seguita dalla svizzera MSC di Gianluigi Aponte e, in terza posizione, dalla francese CMA CGM. In questa partita altrettanto importanti sono le alleanze: 2M, Ocean Alliance e The Alliance dominano il mercato nel trade Europa-Asia con una quota pari al 99%.

Risulta evidente il loro interesse, nella battaglia dei noli, a comprimere i costi con la massimizzazione dei carichi e ciò risulterebbe attualmente possibile solo attraverso la gigantizzazione delle navi. Nonostante il settore sia in perdita da cinque anni, con l'entrata in servizio di nuove navi si assiste a un continuo incremento dell'offerta di capacità di carico complessiva, con profitti che per gli armatori diventano sempre più volatili.

L'ingresso in servizio delle nuove *ULCS* ne è una conferma. Nonostante sia saturo il mercato, continua a svilupparsi secondo modelli rimasti invariati in questi ultimi decenni, evitando di affrontare le sfide di cambiamenti radicali nella gestione delle flotte.

In questo contesto può essere utile esaminare in breve i possibili sviluppi ipotizzabili nei prossimi decenni, al fine di avere un quadro all'interno di un arco temporale di cento anni dal varo della prima portacontainer.

In base a quanto riportato in un approfondito studio effettuato lo scorso anno dal McKinsey Consulting Group, è stato ipotizzato che la crescita della capacità di carico continuerà costantemente per arrivare a unità da 50.000 teu, con navi che potranno entrare in servizio anche prima del 2067. Se dieci o quindici anni fa era difficile pensare a navi da 21.000 teu, cosa dovrebbe vietare oggi di immaginare, in un arco temporale superiore, un ulteriore raddoppio di capacità?

Da un punto di vista di tecnica costruttiva, teoricamente potrebbero non esserci limiti nel dimensionamento delle navi. Tuttavia nella predisposizione dei piani di sviluppo i progettisti e gli armatori avranno la necessità di prendere in considerazione tre importanti fattori: la lunghezza fuoritutto della nave, la presenza di infrastrutture adeguate dei terminal e il pescaggio nei porti di scalo e in tratte di mare interessate da alcune rotte primarie.

LA TEMPESTA PERFETTA *segue*

Questi tre fattori possono combinarsi fra di loro e rendere la soluzione del problema più complessa.

Negli ultimi anni gli armatori si sono dimostrati riluttanti nel sorpassare la barriera dei 400 metri di lunghezza delle navi, tenuto conto che le spese di ormeggio nei principali hub spesso subiscono un considerevole incremento nel momento in cui viene superata la soglia dei 399,99 metri.

Ciò è confermato dal fatto che nessuna delle più recenti portacontainer ha superato questa soglia nonostante la loro aumentata capacità. Quando gli armatori prenderanno la decisione di infrangere il limite dei 400 metri, sarà logico pensare a lunghezze di 450 metri e oltre e ciò consentirebbe ai progettisti di ipotizzare capacità aggiuntive sufficienti a compensare l'aumento delle tariffe di ormeggio.

La decisione farà scattare una serie di contingenze che dovranno essere attentamente valutate, a iniziare dai problemi tecnici di torsione della nave che le precedenti *Panamax* avevano già messo in evidenza. Per ovviare a ciò la soluzione potrebbe essere quella di aumentare la larghezza in funzione della lunghezza ed è qui entreranno in gioco le caratteristiche infrastrutturali dei terminal. Le gru a portate più evolute, hanno sbracci che possono attualmente raggiungere 23/24 file di caricazione.

In considerazione di ciò, la parte delle file non raggiungibili dovrebbe pertanto essere scaricata in un altro porto con le conseguenti ovvie problematiche, oppure si renderebbe necessario disormeggiare la nave e ruotarla di 180°: un'operazione costosa in termini monetari e di tempo e scarsamente pratica da effettuare in ogni porto.

L'ipotesi di gru più performanti si scontra con complicazioni costruttive, considerato che l'aumento dello sbraccio comporta tensioni e stress dei materiali teoricamente risolvibili ma, attualmente, economicamente non perseguibili. Sarà pertanto necessario individuare soluzioni alternative.

L'impilamento dei container è un altro dei fattori da valutare per il raggiungimento dell'obiettivo dei 50.000 teu caricati. L'incremento dell'altezza delle pile che oggi è di 24 teu di cui 12 sottocoperta e 12 sopracoperta si dovrà fermare probabilmente a 30, tenuto conto che è necessario limitare il pescaggio delle navi a 20 metri oltre il quale diventerebbe impossibile il transito nel canale di Suez e nello stretto di Malacca, nonché l'attracco nella maggior parte degli attuali hub.

In questa corsa all'ottimizzazione degli spazi, un ruolo apprezzabile potrebbe essere giocato anche dallo sviluppo della navigazione autonoma: l'assenza dell'equipaggio a bordo darà la possibilità ai progettisti di eliminare buona parte delle sovrastrutture necessarie per gli alloggi e del ponte di comando, ottenendo spazi utili per ulteriori baie di carico.

La possibilità di pervenire a una riduzione delle dimensioni della sala macchine potrebbe essere un poco più complicata, ma occorre tener in considerazione i miglioramenti tecnologici sempre più rapidi, senza dimenticare la possibilità che le navi potranno essere in grado di operare utilizzando fonti di energie rinnovabili e che qualsiasi manutenzione potrà essere effettuata con la robotica di bordo.

Esaminate le sfide costruttive che attendono i progettisti per centrare l'obiettivo 50.000, congiuntamente sarà necessario risolvere il già accennato problema delle infrastrutture. Un'ipotesi allo studio potrebbe essere quella di creare dei terminali galleggianti prendendo spunto dall'industria petrolifera. Si aggirerebbero in tal modo le problematiche connesse ai bassi fondali costieri. Le piattaforme petrolifere che operano in alto mare non sono materialmente collegate al fondale marino. Esse sono tenute in assetto con GPS di posizionamento dinamico senza intervento diretto dell'uomo. Queste piattaforme di logistica potrebbero essere modulari per permetterne una flessibilità di utilizzo che tenga il passo con la domanda. Sarà chiaramente una tecnologia tutta da implementare, ma le sfide spesso entusiasmano l'ingegneria industriale con l'individuazione di soluzioni apparentemente irrisolvibili.

Probabilmente un approccio meno futuristico potrebbe essere quello di ridisegnare completamente le porzioni dei terminal destinati a ricevere queste nuove *"C-Max"*. Una possibilità sarebbe quella di predisporre gli ormeggi in bacini singoli perpendicolari fra di loro, adeguatamente profondi, serviti su entrambi le banchine da gru con caratteristiche similari alle attuali, ma comunque potenziate in altezza.
Servendo entrambi i lati delle navi, esse saranno in grado di effettuare le operazioni di carico e scarico in contemporanea sino a circa i due terzi delle singole baie, operando ove necessario in alternanza, per tutta la lunghezza della nave e permettere così una movimentazione molto veloce dell'intero carico, senza la necessità di spostare la nave.

LA TEMPESTA PERFETTA *segue*

La riorganizzazione dei terminal dovrà estendersi poi a tutto il retroporto in quanto l'attuale modello delle infrastrutture risulterà completamente inadeguato a supportare l'impatto che queste nuove navi causeranno.

In questo momento non è facile individuare quali saranno le soluzioni più idonee e quali le reazioni dell'utenza, spedizionieri, caricatori e ricevitori. Se in questo momento si guarda realisticamente al settore, è possibile affermare che nei servizi Asia-Europa in breve tempo opereranno solo navi con capacità superiore a 18.000 teu.

Ne consegue che, in relazione all'eccesso di offerta, le linee di navigazione avranno la necessità di rimodulare il numero delle partenze in quanto potrebbero non esserci carichi sufficienti a riempire tutte queste navi, salvo che esse non siano fatte viaggiare con spazi vuoti, soluzione di per sé antieconomica.
In funzione di ciò, l'avvento delle *C -Max* fa presagire che gli intervalli fra i tempi di scalo nello stesso porto saranno ulteriormente dilatati, in modo tale che i singoli viaggi possano essere economicamente sostenibili da parte del vettore.

Sarà allora utile comprendere se gli importatori e l'utenza in genere, che ormai da anni hanno fatto del just-in-time una filosofia consolidata nei propri processi produttivi, saranno disponibili ad accettare modifiche nei tempi della logistica e nella gestione delle scorte di magazzino.

Anche i terminal dovranno affrontare nuove sfide gestionali in quanto avranno la necessità di coordinare in tempi ristretti punte elevate di movimentazioni a cui faranno seguito periodi di lavoro ridotto o nullo, con conseguente inattività della mano d'opera impiegata. Ne deriva quindi la necessità di grandi investimenti nelle strutture portuali e retroportuali, una riorganizzazione dei cicli di lavoro a terra e un'offerta economica degli armatori nei confronti dell'utenza che dovrà restare competitiva.

Attualmente sono solo 20 i porti nel mondo capaci di ricevere navi da 18.000 teu, ma il loro numero sarà destinato a ridursi ulteriormente. Per riuscire ad essere uno di questi, essi dovranno avere la possibilità di attrarre e consolidare i rapporti con almeno una delle alleanze che alla fine emergeranno nella guerra dei noli. Il settore si sta modificando velocemente: entro la metà del 2020 è possibile ipotizzare che sul mercato resteranno operativi solo quattro o cinque supercarrier, ovvero Maersk Line, MSC, CMA CGM, COSCO, Hapag Lloyd e probabilmente Evergreen se sarà in grado di acquisire Yang Ming.
Tuttavia a questo punto è necessario porsi una domanda vitale. Ma se lo scenario che si presenterà nel mondo del trasporto oceanico entro la fine della metà del secolo non fosse quello appena prospettato? E se si stesse apprestando una tempesta perfetta?

La storia ne è piena, siano state queste tempeste reali o virtuali. Limitandoci a queste ultime dove il fattore umano è fondamentale, negli ultimi duecento anni il mondo del trasporto marittimo è stato profondamente influenzato da almeno tre di queste congiunture in grado di cambiare il corso della sua storia, ma la prossima che si ipotizza potrebbe avere effetti molto più devastanti in quanto non limitati al settore specifico.

Scetticismo e incredulità spesso accompagnano queste congiunture: è il caso della *ss "Savannah"* la prima motonave che nel maggio 1819 effettuò la traversata atlantica con destinazione Liverpool. Gli armatori, il comandante della nave Moses Rogers e il progettista Robert Fulton avevano così poca fiducia nel successo del viaggio che esso fu effettuato senza passeggeri o merci a bordo. Questa diffidenza continuò, tanto che il motore della Savannah fu rimosso nel 1820 e la nave ritornò ad essere un veliero utilizzato come nave costiera fino al 1821, quando si arenò a Long Island andando completamente persa. Eppure questa nave ha rappresentato una svolta fondamentale nella storia della marineria: da quel momento, lentamente, è iniziato il declino della navigazione commerciale a vela a favore di quella a motore.

Il 1956 è più vicino a noi e come noto rappresenta l'inizio dell'era dei container. Nel primo trasporto di 58 container, ben pochi degli appartenenti alla comunità marittima furono in grado di riconoscere nell'idea di Malcom McClean il potenziale rivoluzionario che avrebbe cambiato in pochi anni il commercio marittimo e la movimentazione delle merci.

Il più recente mutamento storico nel trasporto di beni riguarda il traffico di prodotti petroliferi. Negli anni '60 le petroliere utilizzate erano ancora di medie dimensioni e derivavano dalle navi cisterna impiegate nella Seconda Guerra, denominate T2.

Esse avevano una lunghezza totale di 152,9 metri con una larghezza massima di 20,7 m (68 ft). La stazza era di 8.981 tonnellate ed aveva una portata lorda di 16.104 tonnellate. Il dislocamento totale standard di una

LA TEMPESTA PERFETTA *segue*

T2 si aggirava intorno alle 19.141 tonnellate. Pochi all'interno del settore si resero conto in quegli anni di cosa sarebbe successo di lì a poco: in breve tempo, dagli inizi degli anni '70 cominciò ad affacciarsi sul mercato internazionale una categoria di petroliere del tutto nuova: la classe delle *VLCC* (*Very Large Crude Carrier*) con dimensioni, per quanto riguarda il tonnellaggio, di circa 100 volte superiori rispetto alle T2.

La punta di questo sviluppo è stata raggiunta dalle super tankers *ULCC* (*Ultra Large Crude Carrier*) della *Classe Batillus* costruite a partire dal 1976 in Francia in solo quattro esemplari. Avevano una stazza lorda di 275.000 tonnellate per una lunghezza complessiva di oltre 414 metri con un pescaggio di 36 metri. Queste navi ebbero scarsa fortuna e non diedero inizio ad un ciclo come si è visto per le portacontainer; anzi in tempi relativamente brevi furono poste in disarmo e smantellate per mancanza di noleggiatori: l'ultima è stata la ss "*Sea Giant*" nel 2003. Un segnale?

Questi tre importanti casi hanno titolo per essere considerati delle tempeste perfette che solo in pochi sono stati in grado di individuare?

Nei prossimi decenni si creerà effettivamente un nuovo insieme di situazioni, un ipotetico uragano, che andrà a colpire con precisione chirurgica aree economicamente più vulnerabili, provocando danni forse non prevedibili o che non si è voluto vedere?

Da una parte ci sono armatori e linee di navigazione che sembrano esclusivamente focalizzati sull'aumento della capacità di carico per contrastare la spirale in discesa dei noli, dall'altra parte gli analisti con una visione più ampia, che tiene in considerazione l'evoluzione delle economie, i progressi tecnologici nel contesto delle produzioni industriali, gli aspetti politico-sociali congiuntamente a una vasta serie di altri parametri.

Uno tsunami probabile, attualmente oggetto di grande attenzione, è quello rappresentato dai progressi della modellazione in 3D e 4D dei manufatti industriali. Come per le precedenti tempeste perfette, molti non ne saranno consapevoli fino a quando gli eventi non incomberanno su di loro. Altri potrebbero intravederne l'arrivo, ma troppo tardi per modificare i modelli di business.

In queste tempeste i più grandi sono spesso quelli che hanno maggiori difficoltà a sopravvivere, ma nessuno nell'industria marittima e nella finanza legata al settore avrà la possibilità di evitare gli sconvolgimenti che ne potranno derivare. Siamo in un mondo e in un'economia sempre più globale, interconnessa e con molte fragilità.

Stiamo per assistere ad una nuova estinzione di dinosauri a favore del ritorno di navi di piccole dimensioni da utilizzare con maggior flessibilità? Quali sono dunque le nuove situazioni che si ipotizzano?

Per valutare ciò occorre ampliare la visuale e considerare che l'intero universo produttivo è in una fase di profonda evoluzione. Nel campo della produzione industriale di beni strettamente collegata al trasporto dei manufatti, è ragionevole ipotizzare che in un futuro più prossimo di quanto immaginabile, nelle nazioni industrializzate i modelli produttivi punteranno sempre di più verso la tecnologia di stampa 3D e 4D. Questa richiede un ridotto utilizzo di mano d'opera e, conseguentemente, potrebbe risultare antieconomico terzializzare molte lavorazioni.

Quindi questi modelli non necessiteranno più di manodopera a basso costo dislocata in luoghi lontani. Il bilanciamento tra i risparmi sui costi di manifattura, controllo e trasporto dovranno essere specificatamente riconsiderati. Anzi, la produzione ne beneficerà con approvvigionamento ridotti al minimo e senza i timori di possibili interruzioni della supply chain.
Con la stampa 3D non ci sarà più bisogno di assemblare i prodotti, le aziende avranno la possibilità di decentralizzarsi con centri di produzione più vicini al consumatore e conseguentemente con importanti risparmi anche sul costo dei trasporti. Non sarà più necessario movimentare semilavorati o prodotti finiti ma a muoversi saranno solo resine e polveri impiegate in questa tecnologia. La stampa in 3D rivoluzionerà l'economia non meno di quanto abbia fatto la produzione di massa fordista all'inizio del '900.
Gli effetti di questo mutamento industriale potranno portare a una sostanziale caduta nella richiesta di spazi di carico sulle navi con conseguente sotto utilizzo delle mega portacontainer per i trasporti sulle rotte Asia-Europa e Asia-Pacifico.

La situazione non sarà evidentemente così elementare, ma il contesto sarà molto più complesso se si prendono in considerazione, ad esempio, le sempre più articolate tendenze dei rapporti politici fra i diversi Paesi.

Esse si stanno già palesando, mettendo in evidenza le spinte verso un ritorno all'approccio nazionalistico con la protezione dei mercati interni a scapito della globalizzazione perseguita negli ultimi decenni.

LA TEMPESTA PERFETTA

Anche questo aspetto potrebbe giocare un ruolo importante nelle produzioni manifatturiere dei Paesi economicamente più evoluti e rappresentare l'inizio della tempesta perfetta nel commercio internazionale.

Lo tsunami non limiterà i suoi effetti agli armatori e alle compagnie di navigazione che vedranno decrescere la domanda di spazi sulle loro mega portacontainer, ma automaticamente si estenderà a quei terminal container che avevano accettato la sfida di servire le nuove navi, investendo ingenti capitali nella rimodulazione delle opere infrastrutturali per tenere il passo con la loro evoluzione.

Nel momento in cui si dovesse verificare una congiuntura tra la maturazione finale della tecnologia di stampa 3D e 4D, lo sviluppo sempre più incalzante dell'A.I., l'aggregato di tecnologie che permette alle macchine di percepire, comprendere, agire e imparare, il tutto collegato ad una possibile mutazione dei modelli consumistici e politici, la tempesta potrà essere pronta a colpire anche il settore del trasporto marittimo. La prima crepa si focalizzerà sul crollo repentino del mercato dei noli delle *C-Max* da poco entrate in servizio ed essa probabilmente trascinerà anche le *ULCS*.

Le difficoltà o il fallimento degli armatori che non sono stati in grado di valutare la congiuntura, determinerà il conseguente default sui prestiti bancari utilizzati per la costruzione delle navi. I porti hub non resteranno esenti in quanto senza più un'utenza massiva, con le banchine vuote ed il conseguente mancato incasso dei diritti di sbarco dovranno affrontare perdite rilevanti con il conseguente mancato rientro sugli investimenti.

La situazione potrebbe non limitarsi a uno o due porti ma coinvolgere l'intero sistema mondiale con riflessi economici sia nel settore pubblico che in quello privato. Una tempesta davvero perfetta che questa volta porterebbe effetti più concentrati nei tempi e ampi nelle ripercussioni. In un contesto di aumento progressivo delle capacità di carico delle navi e di un ipotetico tracollo del settore, quale sarà il coinvolgimento degli assicuratori?

Nella fase assuntiva dei rischi è possibile ipotizzare che poco cambierà: l'incremento dei valori in rischio sarà graduale e gli underwriter saranno chiamati a mettere a disposizione degli armatori capacità di sottoscrizione via via maggiori (incrementi ai quali d'altra parte essi sono già abituati). Se si pensa al valore di una nave da crociera rispetto a una portacontainer il paragone è presto fatto. Tuttavia sarà sempre più fondamentale un coinvolgimento del mercato riassicurativo con l'individuazione di nuovi modelli nella definizione dei trattati.

Questo mercato sarà in pratica l'effettivo terminale nel quale si andranno a scaricare gli effetti di questa crescita delle dimensioni delle navi e dei conseguenti valori. Già oggi si stima che il valore medio delle merci a bordo di una *ULCS* possa essere non inferiore a un miliardo di US$, mentre le Cargo Liabilities a carico del vettore si stimano in US$ 100 milioni; a questi importi devono essere aggiunti il valore della nave stimabile in US$ 100 milioni e tutti i costi relativi alla rimozione del relitto, al contenimento dell'inquinamento, alle responsabilità armatoriali nei confronti dell'equipaggio e alle spese legali difficilmente valutabili ma ipoteticamente stimabili in US$ 50 milioni.

Gli assicuratori, siano essi società di capitale pubblico o captive di Gruppo oppure P&I, saranno chiamati a predisporre nei prossimi anni analisi sempre più avanzate per un efficace controllo dei rischi in gioco che tengano in considerazione le crescenti concentrazioni di rischio e le ipotesi di cumulo che si potrebbero determinare; dalla eventuale collisione di *ULCS* con altre navi destinate al trasporto merci o di persone, alla presenza in uno stesso porto di più unità ad elevata capacità di carico.
Ma quali potrebbero essere i risvolti della tempesta perfetta sul settore assicurativo? L'impatto sui premi Hull sarà importante e concentrato su pochi assicuratori e riassicuratori, tenuto anche conto che il disarmo di *C-Max* e *ULCS* non sarà verosimilmente compensato dalla corrispondente entrata in servizio di navi di più limitate dimensioni da utilizzare per i traffici locali.

Certamente sarà ancora il mercato riassicurativo quello che subirà un maggior contraccolpo in quanto con più ridotti capitali in gioco e punte di rischio più limitate, minore sarà il ricorso alla riassicurazione da parte degli assicuratori diretti.

E' tuttavia ragionevole pensare che gli effetti della tempesta sul settore in generale non saranno repentini e non avranno un impatto dirompente che possa mettere a repentaglio i conti, sempreché nei prossimi anni ci possa essere un'inversione di tendenza del mercato con la volontà da parte degli assicuratori di ritornare all'utile o, quanto meno, al pareggio degli andamenti nel settore Hull.

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA' DELL'ARMATORE ALLA LUCE DELL'ATTUALE NORMATIVA

di VITTORIO PORZIO
SLC, Studi Legali Consociati

Come è a tutti noto, la materia era regolata dal Codice della Navigazione agli articoli 275-277 e 620-642. L'uso del verbo al passato è appropriato perché, come vedremo in seguito, queste norme, quanto meno per quanto concerne le navi di tonnellaggio superiore alle 300, sembrano non più operanti né sostituite da altre nazionali o internazionali. Tutto ciò sulla base della confusione legislativa che ha creato nel tempo il nostro legislatore.
Ecco dunque, quanto è avvenuto.
L'Italia, sebbene in ritardo rispetto all'entrata in vigore a livello internazionale della Convenzione di Londra del 1976, così come modificata dal successivo Protocollo del 1996, decise di aderire a tale protocollo con la Legge del 23 dicembre 2009, n. 2001. Questa adesione, appariva ancor più opportuna in considerazione della Direttiva Europea del 23 aprile 2009, n. 20, di cui si dirà in seguito che, sul presupposto che i Paesi Membri avessero ratificato la Convenzione sulla limitazione del debito o vi avrebbero provveduto prima dell'attuazione della Direttiva, poneva a carico degli armatori l'obbligo della copertura assicurativa dei reclami marittimi soggetti a limitazione per un importo almeno pari alla somma limite stabilita per ciascun credito marittimo dalla Convenzione di Londra 1976/1996: Direttiva, questa, alla quale i Paesi membri avrebbero dovuto uniformarsi entro il 1° gennaio 2012.

Ecco, qui di seguito, il testo delle principali disposizioni della Legge 23 dicembre 2009, n. 201:

Articolo 1. *"Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire al Protocollo di modifica della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, adottato a Londra il 2 maggio 1996, di seguito denominato <<Protocollo>>"*.

Articolo 2. "*Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 11 del Protocollo stesso".*

Articolo 3. "*Entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad adottare (...) uno o più decreti legislativi diretti all'attuazione della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, di seguito denominata Convenzione, come modificata dal Protocollo. 2".*

Come è evidente, la delega di cui al predetto n. 3 soddisfaceva in pieno quanto disposto dall'articolo 14 della Convenzione che prevede che "*Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund and all the rules of procedure in connection therewith shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted".*
Orbene, emanata la legge di adesione alla Convenzione, tutto lasciava sperare che il Governo provvedesse nel termine fissato all'emanazione dei decreti attuativi per disciplinare gli aspetti processuali. Facendo affidamento su questa speranza, si attesero questi decreti prima di depositare lo strumento di adesione di cui all'art. 1 della legge di adesione.

Ma il Governo, pur avendo ricevuto una corposa proroga del termine, non vi provvide e lo strumento di adesione non fu mai depositato con la conseguenza che, a tutt'oggi, la Convenzione non risulta ratificata dall'Italia.
Né, ad avviso di chi scrive, in mancanza del deposito dello strumento di adesione si potrebbe sostenere che le disposizioni di natura precettiva della Convenzione abbiano comunque trovato "*piena ed intera esecuzione"* nel nostro ordinamento.

Ciò sulla base della disposizione di cui all'art. 2, in virtù del quale tale effetto resta subordinato all'entrata in vigore della Convenzione: evento, questo, che, giusto quanto disposto dall'art. 11 del Protocollo, si verificava solo novanta giorni dopo la data di manifestazione del consenso da parte dell'Italia e, quindi, dal deposito dello strumento di adesione, mai avvenuto.

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA' DELL'ARMATORE ALLA LUCE DELL'ATTUALE NORMATIVA *segue*

Alla mancata ratifica della Convenzione fece seguito da parte dell'Italia, anche questa volta con ritardo, l'attuazione della Direttiva europea 2009/20 in virtù del Decreto Legislativo del 28 giugno 2012, n. 211.

Tale Direttiva, considerando, tra l'altro che "*il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano unanimemente l'importanza dell'applicazione del protocollo del 1996 della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi da parte di tutti gli Stati membri*", faceva obbligo agli Stati membri di introdurre per le proprie navi e per quelle degli Stati stranieri che avrebbero scalato porti nazionali l'obbligo di copertura assicurativa della responsabilità per un importo almeno pari alla somma limite stabilita per ciascun credito marittimo dalla Convenzione di Londra 1976/1996 (cfr. art. 1 che recita "*This insurance (...) shall cover maritime claims subject to limitation under the 1996 Convention. The amount of the insurance for each and every ship per incident shall be equal to the relevant maximum amount for the limitation of liability as laid down in the 1996 Convention*").

La stessa direttiva disponeva, inoltre, che "*Members States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with the Directive before 1st January 2012*".

Esaminando ora il contenuto del Decreto Legislativo del 23 aprile 2012, n. 111, risulta di tutta evidenza che quest'ultimo non si limita ad attuare la predetta Direttiva, che ricordiamo prevedeva solo un obbligo assicurativo a carico degli armatori, ma va ben oltre. Infatti, il legislatore, resosi conto della mancata adesione dell'Italia al Protocollo del 1996 e nel tentativo, non riuscito, di colmare tale deficienza, non si è limitato ad indicare i reclami marittimi soggetti o esclusi dalla limitazione per delimitare l'obbligo dell'assicurazione ma ha bensì incluso anche alcune norme della stessa Convenzione che fissano invece i limiti di responsabilità.

Basti vedere, al riguardo, gli artt. 4 e 5 del D.lgs, nel testo corrispondente a quello degli artt. 2 e 3 della Convenzione che indicano, rispettivamente, i crediti compresi ed esclusi dall'obbligo di copertura assicurativa, nel mentre gli artt. 7 ed 8 pongono i limiti di responsabilità armatoriali in maniera del tutto analoga a quelli di cui agli artt. 6 e 7 della Convenzione.

Il tutto senza tralasciare di considerare che, in assenza di un collegamento fra la tipologia dei crediti soggetti a limitazione (l'art. 4 enumera solo quelli oggetto della copertura assicurativa) ed i limiti di responsabilità previsti dall'art. 7, ben si potrebbe ritenere che tutti i crediti marittimi siano soggetti a limitazione e quelli sub art. 4 all'obbligo di copertura assicurativa. Conclusione, questa, completamente contraria al complesso delle norme della Convenzione e della stessa direttiva. Infatti, secondo quest'ultima, l'obbligo assicurativo riguarda solo i crediti soggetti a limitazione (cfr. art. 4, punto 3 della direttiva) e non anche quelli esclusi dalla limitazione e ciò perché a questi ultimi non si applicano le norme della Convenzione (cfr. art.5).

Se ciò non bastasse, il Legislatore ha anche modificato l'art. 275 del codice della navigazione nel senso di ritenerlo applicabile solo alle navi aventi una stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate essendo ormai la limitazione per le navi di tonnellaggio superiore disciplinata dalle norme del Decreto n. 111.

Attesa l'anzidetta confusione legislativa, e in particolare la mancata operatività della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, adottato a Londra il 2 maggio 1996 come modificata dal successivo Protocollo, c'è da chiedersi se il Decreto n. 111 possa ritenersi, nella parte in cui disciplina detto istituto, legittimo ed esaustivo. Al riguardo, diverse sono state le opinioni nel senso negativo. Innanzi tutto per motivi di incostituzionalità.

Invero, la direttiva aveva ad oggetto solo l'obbligo di natura assicurativa e null'altro facendo solo un esplicito rinvio alla Convenzione di Londra per i Paesi che l'avevano o che l'avrebbero ratificata. Per effetto, l'attuazione della direttiva da parte dei singoli Stati non poteva che esercitarsi nei limiti dell'oggetto della delega comunitaria di cui alla legge 15.12.2011, n. 217 (L. comunitaria 2010) la quale all'articolo 18 individua quale disciplina da attuare la direttiva CE n. 20/2009. Pertanto, qualunque sforamento o ampliamento che il provvedimento di attuazione avesse compiuto rispetto all'oggetto della delega, si potrebbe porre come violazione degli impegni comunitari ed internazionali del nostro Paese con inevitabili e configurabili conseguenze di incostituzionalità per difetto di delega (artt. 76 e 77 Cost.).

Ad analoga eccezione di incostituzionalità si espone l'art. 12 del Decreto n. 111 che ha modificato l'art. 275 Cod. Nav. e dello stesso articolo nella sua nuova formulazione per

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA' DELL'ARMATORE ALLA LUCE DELL'ATTUALE NORMATIVA *segue*

violazione dell'art. 3 e/o dell'art. 117 della Costituzione (cfr. M. Sannino, *Un'inedita (e non condivisibile) pronunzia del Tribunale di Nola sull'applicazione analogica dell'art. 275 cod. nav.)* in *Dir. Mar.*, I, 2018, p. 104).

Inoltre, a prescindere dagli accennati aspetti di incostituzionalità, non pare che la mera indicazione dei limiti di responsabilità analoghi a quelli della Convenzione possa concretizzare il recepimento nel nostro ordinamento della disciplina della limitazione della responsabilità così come regolata dalla Convenzione e ciò ove si tenga conto che il d.lgs:

1. non precisa quali sono i crediti soggetti alla limitazione della responsabilità in quanto l'art. 4, che li riproduce, riguarda soltanto l'assicurazione della responsabilità né precisa i crediti esclusi poiché l'art. 5 si riferisce, come il precedente, soltanto alla loro esclusione dall'obbligo di assicurare la responsabilità;
2. non prevede in quali casi è escluso il beneficio del limite così come invece previsto dall'art. 4 della Convenzione. Né, al riguardo, potrebbe venire in soccorso la disposizione di cui all'art. 275 Cod. Nav. in quanto il suo ambito di applicazione, così come disposto dall'art. 12 dello stesso d.lgs., è stato ridotto alle sole navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate;
3. riprendendo la definizione data dalla Direttiva, consente la limitazione della responsabilità alla *persona che figura proprietaria della nave nel registro in cui la nave è iscritta o a qualsiasi altro soggetto, persona fisica o giuridica, quale il conduttore a scafo nudo che sia responsabile dell'esercizio di una nave adibita alla navigazione marittima"* laddove, invece, la Convenzione attribuisce la facoltà di limitare all' "*owner, charterer, manager and operator of a seagoing vessel";*
4. nulla dispone in merito al procedimento di limitazione né si potrebbe far riscorso alle disposizioni di cui agli artt. 620-641 Cod. Nav. in quanto le stesse, attesa l'intervenuta modifica dell'art. 275 cod. nav., restano applicabili solo per i procedimenti di limitazione per le navi al di sotto delle 300 tonnellate di stazza lorda;
5. l'applicabilità delle norme relative all'obbligo assicurativo di cui al citato decreto alle navi di bandiera italiana ed alle navi di bandiera straniere, sia per quanto riguarda l'obbligo assicurativo che i limiti di responsabilità, lascia alcune perplessità.

   Infatti, intervenendo le norme che disciplinano la limitazione della responsabilità su rapporti di diritto privato, la disposizione che ne fissa l'applicabilità anche alle navi straniere assume la natura di una vera e propria norma di diritto internazionale privato ponendosi così in contrasto con i regolamenti Roma 1 e Roma 2.

   Il tutto senza tralasciare di evidenziare le difficoltà interpretative che potrebbero sorgere dal contrasto della norma con quanto disposto dall'art. 7 Cod. Nav. che fa rinvio alla legge di bandiera per l'individuazione della disciplina applicabile alla limitazione della responsabilità.

Infine, occorre anche rilevare che il decreto legislativo 111 dà una definizione di assicurazione molto più limitata di quella prevista dalla Direttiva la quale comprende esplicitamente le coperture P&I ed altre forme di assicurazione, inclusa l'auto assicurazione comprovata e garanzie finanziarie che offrono condizioni di copertura analoghe.

Tutte le considerazioni che precedono inducono a porsi la domanda se esista ancora nel nostro ordinamento una disciplina uniforme o nazionale che preveda il beneficio per gli armatori di navi battente bandiera italiana di limitare il proprio debito e disciplini altresì gli aspetti processuali per attuarla. La risposta, sulla base delle considerazioni che precedono, parrebbe essere negativa ammettendo, se del caso, la facoltà di invocare la limitazione solo per quelle navi aventi un tonnellaggio pari o al di sotto delle trecento e ciò sulla base della nuova formulazione dell'art. 275 cod. nav. ove lo stesso, come rilevato in precedenza, non sia esposto ad una censura di incostituzionalità. Tuttavia, pur in presenza dell'attuale carente legislazione, che lascerebbe privi gli armatori di un così rilevante beneficio ed in attesa che il Legislatore intervenga in materia superando le anzidette criticità, non mancano, in dottrina, coloro (cfr. Lefebvre D'Ovidio - Pescatore - Tullio, *Manuale di Diritto della Navigazione*, XIV Ed., pp.327-332) secondo i quali l'istituto della limitazione è oggi rappresentato (i) per le navi di tonnellaggio pari o inferiore alle trecento, dagli artt. 275, come modificato dal Decreto n. 111, e seguenti e (ii) per le navi di stazza superiore, dagli artt. 7 ed 8 del predetto Decre-

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA' DELL'ARMATORE ALLA LUCE DELL'ATTUALE NORMATIVA

to che, pur non essendo entrata in vigore la Convenzione, ne ha recepito le principali disposizioni (iii) per entrambi i casi ed ai fini processuali, dagli artt. 620 e ss. Cod. nav. apportando in via interpretativa o analogica gli opportuni adattamenti per i procedimenti di limitazione per le navi superiori alle trecento tonnellate.

In giurisprudenza, sebbene si tratti di un unico precedente, tra l'altro non condiviso da parte della dottrina (cfr. nota di Sannino alla sentenza del Tribunale di Nola del 14.2.2017, sopra richiamata), si é ritenuto che, pur di fronte al predetto quadro normativo, il Legislatore "*ha di fatto manifestato la piena volontà di mantenere vigente il regime di limitazione della responsabilità dell'armatore, confermandolo anzi, per le navi superiori a 300 tonnellate, al diritto internazionale ed ai trattati parimenti esistenti.*

Tenuto conto di tale volontà non equivoca, l'art. 275 cod. nav. deve essere interpretato in modo da consentire all'armatore di accedere allo speciale regime di limitazione della responsabilità. E ciò perché, diversamente opinando, vi sarebbe un'irragionevole disparità di trattamento degli armatori marittimi, con violazione dell'art. 3 della Costituzione. Non solo ma vi sarebbe una sorta di anticipato e schizofrenico rifiuto di applicare il fondamento della Convenzione e del Protocollo di cui l'Italia tuttavia intende divenire parte, giusta l'autorizzazione alla ratifica del Trattato: esiste, cioè, una volontà di aderire ad un trattato internazionale, non revocata, rispetto alla quale un'interpretazione del diritto interno in palese contrasto con il medesimo trattato internazionale si rileverebbe totalmente irragionevole (...)".

Il superamento dell'attuale confusione legislativa può, quindi, essere raggiunto in via definitiva solo con un intervento legislativo che disponga il rinnovo al Governo della delega per l'emissione dei decreti delegati di attuazione della Convenzione (un testo è già stato suggerito da un apposito comitato formato da prestigiosi studiosi della materia) e il deposito dello strumento di ratifica apportando, nel contempo ed ove necessario, le opportune modifiche al decreto legislativo di attuazione della più volte richiamata Direttiva europea.

Sono anni, per la verità, che se ne parla e si sollecita da più parti questo intervento ma, purtroppo, senza alcun risultato arrecando così gravissimo pregiudizio allo *shipping* e al mondo assicurativo italiano.

LA PROTEZIONE DEL TRASPORTO AEREO NELL'UE DALLE MINACCE "HYBRID" E "CYBER"

di DORIANO RICCIUTELLI
Consulente ENAC

La Commissione il 13 giugno 2018 ha inoltrato la comunicazione[1] congiunta al Parlamento, al Consiglio europeo e al Consiglio sull'attuazione del Quadro congiunto per contrastare le minacce ibride contenente complessivamente una serie di 22 azioni volte a migliorare la capacità di rilevare con tempestività le aggressioni di tale natura e consolidare la resilienza delle istituzioni e delle infrastrutture critiche della società quali, inter alia, il trasporto aereo.

Quanto alla genesi dell'iniziativa in parola occorre preliminarmente risalire alla comunicazione originaria del 6 aprile 2016 (Join (2016) 18 final) promossa dall'Alto rappresentante, in stretta cooperazione con i servizi della Commissione e con l'Agenzia europea per la Difesa (AED) resasi necessaria all'Unione per fortificarsi quale garante della sicurezza, alla luce delle grandi sfide alla pace e alla stabilità degli Stati membri.

Nel panorama dei progressi conseguiti durante quest'ultimo anno – rispetto a quanto riscontrato nella prima, analoga relazione del 2017 – rileva il chiaro rafforzamento delle potenzialità dei paesi europei di prevenire le crisi, produrre idonee reazioni e riprendersi in modo rapido e coordinato, nonché la fattiva cooperazione con la NATO per assicurare la complementarità delle misure ed il riconoscimento della natura ibrida delle minacce (i.e. attacchi elettronici ai sistemi aeroportuali e di controllo dei voli).

In proposito, pur assumendo che le definizioni dell'accezione "minacce ibride" variano e devono conservare un pur minimo livello di flessibilità "per rispondere al loro carattere mutevole", il relativo concetto portante, invece, è orientato ad esprimere la "combinazione di attività coercitive e sovversive, di metodi convenzionali e non convenzionali (cioè diplomatici, militari, economici e tecnologici), utilizzabili in maniera coordinata da entità statali o non per raggiungere determinati obiettivi di destabilizzazione, comunque sempre "*rimanendo al di sotto della soglia di una guerra ufficialmente dichiarata*".

Sul terreno dei temi dominanti l'interesse degli organi comunitari è incentrato (azione 7) sulla circostanza che gli attacchi ibridi alle infrastrutture come gli aeroporti e gli impianti dedicati al controllo aereo possono determinare gravi conseguenze e perturbare il trasporto oltre alle catene di approvvigionamento e, in tale contesto, forma oggetto di approfondito dibattito proprio la rivisitazione della sicurezza aerea, che rientra nell'alveo della strategia per l'aviazione in Europa.
In particolare la Commissione, in coordinamento con gli Stati membri, è impegnata (nel quadro dell'azione 11) ad analizzare le minacce informatiche – un vero *leitmotiv* dell'intera iniziativa – e i corrispondenti rischi legati alle interferenze illecite con i sistemi del trasporto aereo, elaborando una tabella di marcia per una sicurezza specifica nell'aviazione in cooperazione con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Ancorché si sia in grado di vantare notevoli progressi sul fronte della cyber sicurezza, non può, invero, escludersi per contro l'esistenza di elementi di vulnerabilità dei sistemi (i.e. un guasto tecnico o una minaccia informatica), come verificatisi dal recente incidente occorso ad Eurocontrol, che ha riguardato un considerevole numero dei voli in Europa.

La Commissione europea, congiuntamente all'Agenzia EASA, ha già istituito la squadra di pronto intervento informatico in materia di aviazione e creato una task force per la cyber sicurezza nel *framework* dell'impresa comune per la ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR).

In questa ottica muove la nuova legislazione europea sulla citata riforma dell'Agenzia (regolamento 1139/18 del 4 luglio 2018), contenente giustappunto le misure di regolamentazione dell'aviazione civile e gli atti delegati nonché di esecuzione della Commissione, che dovranno "*corrispondere ed essere proporzionati alla natura e ai rischi dei diversi tipi di aeromobili, operazioni e attività che disciplinano*". A nostro avviso, in sede unionale si è convenientemente introdotto un disegno normativo che risponde appieno alla esigenza di fronteggiare, a seguito di una valutazione dei rischi, le eventuali carenze nella progettazione degli aeromobili ovvero di raccomandare le misure correttive

LA PROTEZIONE DEL TRASPORTO AEREO NELL'UE DALLE MINACCE "HYBRID" E "CYBER" *segue*

adottabili da parte delle autorità nazionali competenti o delle persone fisiche e giuridiche operanti nel comparto aereo, nel caso di problematiche insorgenti correlate all'esercizio degli aeromobili.

Appare corretto sostenere che tali misure, per quanto possibile, promuoveranno, altresì, un proficuo approccio sistemico all'aviazione civile, tenendo conto delle interdipendenze tra sicurezza e altri ambiti della normativa aeronautica tra cui, *in primis,* la cyber sicurezza, per ottenere più efficientemente i livelli di security prescritti in termini di costi e stimolare l'innovazione tecnica e operativa.

A tal fine e, segnatamente, per contribuire più incisivamente alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita nel caso di accertamento delle predette interdipendenze tra safety, security e cyber sicurezza, l'Agenzia, se necessario, reagisce immediatamente ai problemi urgenti di mutuo interesse per gli Stati membri.

Infatti, allorché si verifichi la coesistenza di correlazioni tra safety e security nell'aviazione civile, l'Agenzia, sulla base delle proprie pertinenti competenze in materia, presta, su richiesta, assistenza tecnica alla Commissione per l'attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e di altre disposizioni afferenti al diritto dell'Unione.

Restando a riflettere di cyber sicurezza, non sembra fuori luogo soggiungere che recentemente gli Stati membri hanno emanato norme vincolanti per recepire la direttiva sulla sicurezza delle reti e dei sistemi d'informazione (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 luglio 2016 (Direttiva NIS – Network and information Security).

In Italia si è provveduto attraverso il decreto legislativo di attuazione del 18 maggio 2018, n. 65 che stabilisce puntuali misure volte a conseguire un livello elevato di sicurezza della rete e dei sistemi informativi a livello nazionale, contribuendo ad incrementare il livello comune di sicurezza nell'Unione europea.

Riguardo al contesto aereo di cui qui si argomenta, il suddetto provvedimento designa quali Autorità competenti NIS il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il settore trasporti, sottosettore aereo e indica, quali operatori dei servizi essenziali, i vettori aerei definiti dal regolamento (CE) n. 300/2008 (cit.) riguardante la security dell'aviazione civile, i gestori aeroportuali, aeroporti e controllori del traffico aereo.

Gioca un ruolo fondamentale in questa fase la prossima adozione del Cybersecurity Act (proposta di regolamento del 22.2.2018 COM (2017) 477 final/3) che, in perfetto *pendant* con la direttiva NIS, potrà opportunamente rappresentare una parte della nuova strategia dell'Unione, rivolta a *"rafforzare la resilienza dell'Unione agli attacchi informatici, a creare un mercato unico della sicurezza cibernetica in termini di prodotti, servizi e processi e ad accrescere la fiducia dei consumatori nelle tecnologie digitali".*

In tale prospettiva l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) avrebbe il compito di partecipare attivamente alla formulazione della politica in materia di sicurezza delle reti e dell'informazione, nonché allo sviluppo di altre iniziative che presentano elementi di cyber sicurezza in diversi rami trasporti nonché, tra l'altro, la consulenza e il coordinamento settoriale in siffatta materia nel trasporto aereo .

In parallelo si noti che - quale tangibile apporto alla riunione dei leader del 19-20 settembre 2018 a Salisburgo - la Commissione europea ha avviato l'esame legislativo di una proposta di regolamento (COM (2018) 630 final) istitutiva di un Centro europeo di competenze in materia di cyber sicurezza con il compito di gestire un mirato sostegno finanziario proveniente dal bilancio dell'UE e di facilitare gli investimenti congiunti da parte dell'Unione, degli Stati membri e dell'industria per promuovere tale settore garantendo che i sistemi di difesa risultino all'avanguardia .

Ma v'è di più. Nel mentre, difatti, prosegue l'impegno a fronteggiare il tema della cybersecurity in seno al comitato AVSEC della Commissione (ex art. 19 regolamento UE 300/08, cit.), per un verso, tramite gli incontri (il più recente risalente all'11 dicembre 2018) con il gruppo SAGAS rappresentativo dell'industria aeroportuale e, per altro verso, con la preparazione del testo per il recepimento dello standard ICAO 4.9.1 (in vigore dal 26 novembre 2018) che verrà sottoposto al vaglio

LA PROTEZIONE DEL TRASPORTO AEREO NELL'UE DALLE MINACCE "HYBRID" E "CYBER"

dei componenti del citato comitato il 19 marzo 2019 [2].

In particolare si tratta della regola secondo la quale ciascuno Stato contraente, in conformità alla valutazione dei rischi effettuata dalle proprie designate competenti autorità nazionali, dovrebbe garantire che siano elaborate misure appropriate per difendere la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei sistemi critici di informazione e della tecnologia delle comunicazioni e dei dati utilizzati per l'aviazione civile da interferenze che possano mettere a repentaglio la security aerea ed aeroportuale .

Al di là delle questioni di cyber sicurezza e, conformemente alle raccomandazioni, la Commissione ha inoltre elaborato, con il sostegno di esperti nazionali nel campo dell'aviazione e del SEAE (Servizio Europeo per l'azione esterna), una metodologia di valutazione del rischio comune dell'UE nell'ambito della sicurezza aerea, che consente lo scambio di informazioni riservate e la definizione di un quadro del rischio comune.

Non va sottaciuto che sul versante della problematica aperta sulla sicurezza cibernetica il 18 ottobre 2018 (EUCO 13/18), il Consiglio europeo ha chiesto di supportare - portando a termine i negoziati su tutte le proposte in materia - ulteriori misure per combattere le minacce di tipo cyber per contrastare le attività illecite e dolose di siffatta natura, basate sull'uso di sistemi informatici e quindi creare una solida struttura di cyber sicurezza.

Nel prosieguo della nostra disamina non omettiamo di cogliere anche un ulteriore elemento di attenzione emergente dalla comunicazione congiunta sulle minacce ibride, vale a dire quello connesso ai rischi per l'uso delle sostanze chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari, che costituisce materia specificatamente oggetto del piano d'azione dell'ottobre 2017 (COM(2017) 610 final) della Commissione.

Difatti il succitato documento prevede un pacchetto formato da ben 23 misure e azioni concrete volte a migliorare la protezione dei cittadini e delle infrastrutture critiche - inclusi gli aeroporti - nei confronti di queste minacce, anche attraverso una più forte cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri.

Muovendo nel solco delle scelte internazionali in *subjecta materia*, preme segnalare che l'ICAO nel novembre 2017 ha inserito nel novero delle cinque priorità (involgenti 32 "azioni" e relativi 94 "compiti") del Global Aviation Security Plan (GASeP) una specifica attività imperniata sul primo capitolo "*enhance risk awareness and response*" e riferita proprio alla esigenza di identificare e affrontare la minaccia cyber nei confronti delle infrastrutture critiche, delle informazioni e dei sistemi tecnologici di comunicazione .

Orbene, giova soffermarci sul fatto che, in occasione dell'ultima Assemblea triennale, il predetto organismo ha altresì adottato una risoluzione (39/19) attraverso la quale invita gli Stati partner, l'industria e gli stakeholder ad intraprendere diversificate azioni mirate a combattere efficacemente le aggressioni cyber rivolte contro l'aviazione civile indicando, nel contempo, al Segretariato Generale di avviare ogni utile iniziativa acché le questioni di cybersecurity formino oggetto di coordinamento tra le diverse discipline seguite dall'ICAO e, di qui, sono stati successivamente istituiti numerosi gruppi tecnici di lavoro finalizzati a svolgere un'ampia gamma di interventi propositivi sulla problematica .

Non deve quindi sorprendere l'apprezzamento manifestato per la tematica di cui ci occupiamo in occasione della "Second - High Level Conference on Aviation Security" tenutasi a Montreal dal 29 al 30 novembre 2018, sotto l'egida dell'ICAO, ove si è discusso circa l'attuale potenzialità degli attacchi cyber non semplicemente perpetrati a livello nazionale ma anche riferibili su scala globale.

A conclusione poi dei lavori della conferenza è stato manifestato l'intento di promuovere lo sviluppo della Cybersecurity Strategy non disgiunta dai pertinenti meccanismi di identificazione e gestione del rischio, che contemplano la condivisione delle informazioni, nonché l'avvio di uno studio di fattibilità in seno all'Organizzazione per l'istituzione di un panel apposito per la Cybersecurity.

1) Si veda doc JOIN(2018) 14 final.
2) Si veda doc CMTD(2018)1228 del 28 novembre 2018.

RAPINA E COLPA GRAVE DEL VETTORE: UNA NUOVA PRONUNCIA DELLA CORTE D'APPELLO DI MILANO

di MARIALISA TAGLIENTI
Associato, LS Lexjus Sinacta

Con la sentenza n. 5398/2018 del 04 dicembre 2018, la Corte d'Appello di Milano è tornata a pronunciarsi sulla responsabilità del vettore in caso di rapina, riformando integralmente quanto statuito dal Tribunale di Milano.
Il giudizio di primo grado, al vaglio della Corte, traeva origine da una azione di rivalsa posta in essere da una compagnia assicurativa nei confronti di un vettore che nel corso del trasporto aveva subito una rapina, con conseguente sottrazione di tutte le merci allo stesso affidate. Le modalità dell'evento, secondo quanto riferito dall'autista alle autorità presso le quali veniva denunciato il fatto, erano state inevitabili e imprevedibili per la violenza con cui si erano registrate (il mezzo del vettore veniva bloccato da un furgone bianco con tre individui a bordo che ne arrestavano la marcia e sequestravano l'autista per alcune ore prima di abbandonarlo in aperta campagna).

Il Tribunale di Milano, tuttavia, non aveva aderito a tale tesi ritenendo sussistente la colpa del vettore in quanto il mezzo era privo di antifurto satellitare ed il vettore non aveva stipulato apposita copertura assicurativa "per conto di chi spetta", pur operando in una zona ad alta densità criminale.

La Corte d'Appello, con la recentissima pronuncia in commento, ha riformato la sentenza emessa dal Giudice di prime cure evidenziando che tra gli obblighi accessori del vettore non rientra la stipula di una polizza "per conto di chi spetta", salvo il caso in cui tale onere non venga espressamente richiesto dal mittente.

La Corte ha qualificato le modalità con cui è stata perpetrata la rapina come "*inusuali e fulminee*" e dunque tali da impedire ogni reazione dell'autista; tutte circostanze che a parere dei giudici di secondo grado indurrebbero ad escludere che la presenza di un antifurto avrebbe impedito la consumazione dell'illecito e la perdita della merce, sebbene di regola la mancanza del predetto impianto di sicurezza costituisce un elemento di rilievo per la valutazione della responsabilità vettoriale.

Nel valutare tutte le circostanze caratterizzanti l'evento, i giudici hanno anche rilevato che soltanto un servizio di scorta armata avrebbe potuto impedire la rapina, ma un tale – ed oneroso – servizio potrebbe rientrare nei canoni di ordinaria diligenza esigibile dal vettore solo in presenza di un carico di merci di comprovato valore.

Sulla scorta di tali considerazioni, la Corte d'Appello di Milano con sentenza pubblicata in data 4 dicembre 2018 ha riformato la pronuncia emessa dal Tribunale di Milano, condannando la compagnia assicuratrice alla restituzione di quanto corrispostole dal vettore in virtù della sentenza riformata.

La pronuncia resa dai giudici di secondo grado si colloca nel solco di quell'orientamento giurisprudenziale, ormai noto, secondo il quale la presunzione di responsabilità a carico del vettore in caso di rapina può essere superata solo laddove le modalità dell'evento siano tali da renderlo imprevedibile e/o inevitabile secondo una valutazione da effettuarsi caso per caso, tenuto conto di tutte le condizioni di tempo e di luogo che si sono registrate e non solo degli eventuali accorgimenti che il vettore avrebbe dovuto attuare (come, ad esempio, la presenza di un antifurto satellitare o il doppio autista).

La Corte d'Appello di Milano, quindi, ha nuovamente ribadito il principio orientato alla verifica del dato concreto, costituito dalle modalità effettive dell'evento occorso.

RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia 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. È direttore del Center for Near Abroad Strategic Studies e Coordinatore del Comitato scientifico del progetto "A World of Sanctions" (AWOS) occupandosi di analisi di rischio paese nei regimi sanzionatori.

IL REGIME VENEZUELANO SULL'ORLO DEL CROLLO?

Quanto accaduto agli inizi di gennaio del 2019 in Venezuela non rappresenta una sorpresa per la maggior parte degli analisti. Il Venezuela è ormai da decenni un Paese ad alto rischio politico. Tecnicamente in recessione dal 2013, sta affrontando uno dei suoi momenti peggiori, ma le radici della crisi sociale del Paese sono però molto più profonde e riguardano l'esaurimento del ciclo politico-economico avviato da Chavez nel 1999 e dimostrano ancora una volta i rischi che corrono i cosiddetti "petrostati" quando sono governati in maniera autoritaria ed utilizzano i proventi del petrolio per finanziare ampissimi progetti di stato-sociale, a loro volta necessari per coprire la mancanza di libertà ed il mancato sviluppo di una moderna economia.

La politica di socialismo autarchico avviata dal precedente presidente Chavez ha portato alla creazione di un modello economico dalla difficile sostenibilità basato su una gestione estremamente politicizzata e non professionale del settore petrolifero, i cui proventi ed il cui controllo sono stati concentrati nelle mani di una piccola élite politica e militare a sostegno del regime.

Questo modello di sviluppo economico, penalizzante per i piani di crescita dell'industria petrolifera, unito ad un profondo conflitto geo-politico con il vicino americano – con cui il Venezuela è integrato per l'esportazione di petrolio pesante verso le raffinerie del Golfo del Messico – ha portato negli anni ad una carenza di investimenti necessari per lo sfruttamento delle risorse petrolifere venezuelane. Nell'arco di due decenni il Venezuela è passato da essere un colosso della produzione petrolifera mondiale a divenire un Paese sull'orlo del collasso economico e della bancarotta, avendo nel frattempo perduto quasi due milioni di barili di greggio di produzione giornalieri.

La politica di Chavez ha di fatto ucciso l'industria petrolifera venezuelana che si è dovuta fare carico di finanziare massicci programmi di assistenza sociale riducendo gli investimenti, penalizzando le società straniere e anteponendo il mantenimento del potere politico e quello dell'avanzata del socialismo alle leggi dell'economia petrolifera, dell'ingegneria e della geologia.

A ciò si è aggiunta anche un'ampia politica di utilizzo del petrolio per finalità geo-politiche, ossia per sostenere un gruppo di piccoli Paesi dei Caraibi e Cuba per creare un asse strategico anti-americano nell'America Latina.

Il meccanismo di pagamento prevede che non più del 50% del petrolio è pagato a prezzo di mercato al momento della fornitura e la parte restante sarà pagata in un arco di circa 20 anni ad un tasso di interesse dell'1%.

La cattiva gestione della più importante industria del Paese e le oscillazioni del prezzo del petrolio hanno portato ad una gravissima crisi economica e sociale, che ha costretto il Paese a sottoscrivere prestiti internazionali con Russia e Cina, i due principali Stati che, assieme all'Iran e alla Turchia, supportano la politica regionale del Venezuela. Una parte del petrolio venezuelano deve dunque essere scambiato con Mosca e Pechino per il finanziamento del debito contratto o barattato con prodotti alimentari, ulteriormente danneggiando la competitività del settore.

È in questo contesto che sono state varate le sanzioni americane contro il sistema petrolifero del Paese. Sanzioni che nell'arco di pochi mesi potrebbero mettere definitivamente sul lastrico l'economia del Venezuela. Il principale partner del Venezuela sono difatti gli USA, visto che nella vicina costa americana del Golfo del Messico vi è la più grande concentrazione di raffinerie in grado di lavorare il petrolio greggio pesante, uno dei principali prodotti del settore petrolifero venezuelano.

Le sanzioni varate da Trump contro il settore petrolifero del Venezuela (con l'inserimento della società di Stato PdVSA nella lista dei soggetti

IL REGIME VENEZUELANO SULL'ORLO DEL CROLLO?

bloccati SDN) nel gennaio 2019 fanno seguito a quelle approvate nel 2015, 2017 e 2018 con cui sono stati colpiti membri del regime di Maduro, il settore di produzione e il commercio dell'oro ed è stato proibito il finanziamento dei titoli di debito della PdVSA e del governo venezuelano.

Allo stesso tempo gli USA hanno supportato la mossa del presidente Guaidò del parlamento venezuelano (in cui, alle elezioni del 2015, l'opposizione a Maduro ha riportato una maggioranza di parlamentari che è stata peraltro estromessa dal potere con la creazione di un altro parlamento fedele al presidente) di autoproclamarsi presidente ad interim al posto di Maduro. Guaidò è stato riconosciuto da USA, Canada, Australia, Israele e quasi tutti i Paesi dell'America Latina e potrebbe presto essere riconosciuto anche dall'Unione Europea.

Attualmente il Venezuela ha due presidenti e due parlamenti paralleli in concorrenza tra loro.

A fine gennaio il Tesoro americano ha provveduto a bloccare i conti del governo venezuelano negli USA e soprattutto quelli delle raffinerie, come la CITGO, di proprietà della PdVSA, autorizzando i pagamenti del greggio provenienti dal Venezuela (la non trascurabile cifre di 600.000 barili al giorno) solo su un conto bloccato americano, la cui disponibilità è stata data al governo ombra di Guaidò. Il presidente Maduro ha ordinato di non caricare nei porti venezuelani navi il cui carico non sia stato pagato in anticipo, ma questa misura rischia di bloccare l'esportazione. Una parte di queste quote di produzione potrà essere assorbita dal mercato asiatico, ma probabilmente con forti sconti sul prezzo e a costi di trasporto più elevati. Una situazione estremamente ingarbugliata ma che potrebbe portare nei prossimi mesi alla fine del regime di Maduro e alla convocazione di nuove elezioni. Sicuramente la perdita dei proventi del petrolio esportato negli USA – che rappresenta il 50% delle entrate fiscali del Paese ed oltre il 90% della valuta estera – non è qualcosa di sostenibile nella situazione attuale dell'economia venezuelana.

DANNO PUNITIVO: I RIFLESSI PER LE COPERTURE ASSICURATIVE

di GIORGIO GRASSO
Phd at BTG Legal

L'importazione in Italia dell'istituto dei "punitive damages" mira ad aumentare negli avvocati la consapevolezza nell'affrontare una lite che potrebbe essere definita "temeraria". Dall'altra parte, la piena aderenza alla forma statunitense potrebbe avere un impatto pericoloso rispetto alla Rc del professionista

Sembra che ci sia un trend giurisprudenziale italiano affascinato dai cosiddetti punitive damages anglosassoni. Ma è condivisibile? Andiamo con ordine.

Una recente ordinanza della Suprema Corte (ord. n. 15209 del 12 giugno 2018 emessa dalla Terza Sezione della Corte di Cassazione) apre il dibattito sull'abuso del processo accentuando la funzione punitiva della lite temeraria, con inevitabili impatti non solo in ambito di responsabilità professionale per gli avvocati, ma con argomentazioni che possano riflettersi a tutto il mondo della responsabilità civile.

La Cassazione ha stabilito che può costituire abuso del diritto, sanzionabile ex art. 96 C.p.c., la proposizione di un ricorso per cassazione basato su "motivi manifestamente incoerenti con il contenuto della sentenza impugnata, privo di autosufficienza o contenente una mera richiesta di rivalutazione nel merito". Nel caso di specie il ricorrente (un avvocato nel caso di specie) è stato condannato al pagamento di una somma equitativamente determinata pari a 3.000 euro.

L'argomento era stato in parte già affrontato dagli Ermellini, in relazione alla questione relativa alla funzione sanzionatoria della condanna per lite temeraria, al fine sia di contenere il fenomeno dell'abuso del processo, sia di dare spazio alla fattispecie dei danni punitivi. In quel caso avevano affermato che "la condanna ex art. 96 C.p.c., comma 3, applicabile d'ufficio in tutti i casi di soccombenza, configura una sanzione di carattere pubblicistico, autonoma e indipendente rispetto alle ipotesi di responsabilità aggravata ex art. 96 C.p.c., commi 1 e 2, e con queste cumulabile, volta al contenimento dell'abuso dello strumento processuale; la sua applicazione, pertanto, non richiede, quale elemento costitutivo della fattispecie, il riscontro dell'elemento soggettivo del dolo o della colpa grave, bensì di una condotta oggettivamente valutabile alla stregua di abuso del processo, quale l'aver agito o resistito pretestuosamente" (Cass. civ. sent. n. 27623/2017).

Un istituto con funzione deterrente

In particolare la Cassazione ha basato la condanna sul principio già espresso con la nota sentenza della Cassazione a sezioni unite 16601/2017 in cui si riteneva che "non è ontologicamente incompatibile con l'ordinamento italiano l'istituto, di origine statunitense, dei risarcimenti punitivi, e ancora: "nella motivazione della sentenza richiamata, l'art. 96 C.p.c., u.c. è stato inserito nell'elenco delle fattispecie rinvenibili, nel nostro sistema, con funzione di deterrenza" (così, Cass. civ. ord. n. 15209/2018).

La questione pone sulla bilancia interessi contrapposti. Da una parte la giustizia, preoccupata di assicurare un "corretto impiego delle risorse per il buon andamento della giurisdizione" e "garantire l'accesso alla giustizia e alla tutela dei diritti", unito al dovere di "tenere in conto del principio costituzionalizzato della ragionevole durata del processo".
Dall'altra le ragioni di avvocati e clienti, che rivendicano il diritto a poter usufruire della stessa giustizia nei casi in cui lo ritengano opportuno, non volendo esser privati dell'accesso al più alto grado di giurisdizione per motivi e problematiche a essi estranee, quali, in primis, il sovraccarico giudiziario tanto richiamato dalla Corte.

Affidarsi alla ragionevolezza

Quest'ultima, nel provvedimento in esame, ha riferito di un ricorso "non già finalizzato alla tutela dei diritti", affermando che "il primo filtro valutativo – rispetto alle azioni e ai rimedi da promuovere – è affidato alla prudenza del ceto forense coniugata con il principio di responsabilità delle parti".

Agli avvocati in questo caso spetterebbe una funzione quasi pubblicistica: una valutazione preventiva di

DANNO PUNITIVO: I RIFLESSI PER LE COPERTURE ASSICURATIVE

ragionevolezza rispetto alle azioni che andrebbero a promuovere in favore del cliente per assicurargli la più corretta e adeguata difesa, fin quando i gradi della giustizia glielo permettano.

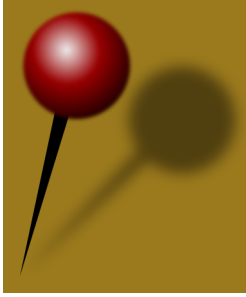
Il confine tra abuso dello strumento impugnativo e difesa dei diritti del proprio cliente è molto labile, e questo orientamento della Cassazione potrebbe andare ad alleggerire il peso della mole delle cause giudiziarie, ma, allo stesso tempo, modificherebbe il rapporto cliente -avvocato in modo netto, dal momento che il professionista oltre a decidere il come agire, dovrebbe prima decidere il se farlo o meno, visto che non dovrebbe più solo guardarsi dalla sola possibilità di un rigetto.

Il rischio risarcimento

Tutto quanto sopra premesso, ad avviso di chi scrive, se può essere condivisibile l'imposizione di un comportamento processuale corretto delle parti (e dei loro difensori), in realtà il riferimento alla sentenza n. 16607/2017 inerente i punitive damages (statunitensi in quel caso), rischia di aprire le porte a straordinari risarcimenti non previsti e disciplinati dal nostro ordinamento (con conseguente incertezza anche sotto il profilo assicurativo). In poche parole: la condanna della lite temeraria è certamente da vedersi con favore, ma non ancorata a riferimenti ad ordinamenti stranieri.

Ciò potrebbe facilmente esporre i professionisti al risarcimento per responsabilità professionale in conseguenza delle condanne dei propri clienti che si rivarrebbero su di loro, aspetto che non discende dall'interpretazione della Suprema Corte, bensì da quel dovere di lealtà e probità dell'art. 88 C.p.c., comportando un ennesimo aggravio ai doveri e alle responsabilità del difensore. In tal caso il professionista dovrà contemperare gli interessi della parte assistita con quelli del sistema giudiziario, ovvero della collettività, dovendo considerare l'interesse individuale come recessivo rispetto a quello collettivo del buon andamento della macchina giudiziaria.

MAT REVIEW



EXTREME EVENTS FORECAST & MNGT WORKSHOP
MILANO, 21 FEBBRAIO 2019
https://eventi.gruppolercari.com/eventi/13/ITA/Home#b

TRANSPOTEC LOGITEC
VERONA, 21 - 24 FEBBRAIO 2019
http://www.transportonline.com/evento_255_Transpotec-Logitec.html

OMC 2019
RAVENNA, 27—29 MARZO 2019
https://www.omc2019.it

COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Giorgio Grasso
Paolo Lovatti
Vittorio Porzio
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 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