

CONSIDERAZIONI SPARSE SUGLI EFFETTI DELL'EVENTO 'GUERRA' SUI CONTRATTI DI IMPIEGO DELL'AEROMOBILE*

ALESSANDRO ZAMPONE

SINTESI: L'articolo riproduce la Relazione di apertura presentata in occasione delle *XLV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, svoltesi dal 4 al 6 ottobre 2023 in São Paulo, Brasil. Le crisi emergenziali degli ultimi tempi e, in particolare, le tensioni geo-politiche conseguenti al deflagrare del conflitto tra la Russia e l'Ucraina, hanno inciso significativamente sul comparto del trasporto aereo sotto diversi profili. L'analisi si sofferma, in particolare, sul regime contrattuale, con riferimento al rapporto tra clausole di forza maggiore e clausole 'rischio guerra', e su alcuni aspetti particolarmente critici venuti in evidenza in sede di applicazione pratica delle sanzioni adottate dagli Stati nei confronti della Federazione Russa aventi ad oggetto aeromobili nella disponibilità di soggetti russi per effetto dei contratti di utilizzazione maggiormente impiegati nel settore aeronautico.

RESUMEN: El artículo reproduce el informe de apertura presentado con motivo de las *XLV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, realizadas del 4 al 6 de octubre de 2023 en São Paulo, Brasil. Las crisis de emergencia de los últimos tiempos y, en particular, las tensiones geopolíticas derivadas del estallido del conflicto entre Rusia y Ucrania, han afectado significativamente al sector del transporte aéreo en diversos aspectos. El análisis se centra, en particular, en el régimen contractual, en referencia a la relación entre cláusulas de fuerza mayor y cláusulas de 'riesgo de guerra', y en algunos aspectos particularmente críticos que salieron a la luz durante la aplicación práctica de las sanciones adoptadas por los Estados contra de la Federación de Rusia sobre aeronaves en disponibilidad de entidades rusas como resultado de contratos de uso utilizados principalmente en el sector aeronáutico.

PAROLE CHIAVE: guerra; sanzioni; trasporto aereo; *leasing* aeronautico; assicurazione.

PALABRAS CLAVE: guerra; sanciones; transporte aéreo; *leasing* aeronáutico; seguro.

SOMMARIO – 1. Premessa. – 2. Conseguenze sul regime contrattuale. Cenni. – 3. Alcune considerazioni sugli effetti del regime sanzionatorio adottato dagli Stati. – 4. (*segue*) Dimensione soggettiva degli effetti del regime sanzionatorio. – 5. (*segue*) Il problema dei limiti della dimensione dominicale sull'effettività delle sanzioni: le situazioni affidanti e il trust. – 6. L'indennizzo assicurativo per perdita dell'aeromobile in caso di mancata restituzione del medesimo a causa degli effetti delle sanzioni. – 7. Conclusioni.

* Testo della conferenza pronunciata nel corso delle *XLV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, svoltesi a San Paolo (Brasile), nei giorni 4-6 ottobre 2023.

1. Premessa

Eventi emergenziali recenti ripropongono il tema della stabilità del sistema economico globale anche qualora essi siano riducibili ad un determinato contesto geografico oggettivamente regionalizzabile (è il caso dell'aggressione russa all'Ucraina). Sistematicamente ci si ritrova a considerare quali siano le conseguenze provocate nel settore degli scambi internazionali, della produzione, delle catene degli approvvigionamenti e della distribuzione; settori nei riguardi dei quali il trasporto è da sempre in rapporto di strettissima complementarità. È fin troppo intuibile come il trasporto sia stato sempre considerato un'attività strumentalmente funzionale al progresso economico, dal livello cellulare degli albori al contesto globale odierno. Si tratta di un vero e proprio sistema, che è andato progressivamente evolvendo, che comprende veicoli, vie di comunicazione, infrastrutture dedicate, tecnologie.

Il trasporto è sempre stato, fin dai primordi dell'età commerciale, lo strumento in grado di garantire la circolazione delle persone e delle merci, a prescindere dall'esistenza di frontiere¹, e gli scambi tra comunità secondo indici di efficienza e affidabilità sempre crescenti che hanno favorito lo sviluppo, da principio, delle comunità territoriali e, quindi, della civiltà globale. Come è noto, ruolo trainante va riconosciuto al trasporto marittimo, le cui prime regolazioni sono risalenti al diritto antico per poi divenire con la civiltà medievale, attraverso gli statuti delle città marinare e nelle raccolte di norme di estrazione consuetudinaria e giurisprudenziale, pioniere del diritto commerciale², secondo la formula molto felicemente coniata da Tullio Ascarelli, che nella città di San Paolo del Brasile, che quest'anno ospita le *Jornadas*, ha insegnato diritto commerciale ed esercitato la professione di avvocato durante il periodo in cui fu costretto ad abbandonare l'Italia a causa delle persecuzioni razziali³. Tuttavia, con l'avvento del mezzo aeronautico, è il trasporto aereo ad avere cambiato evolutivamente in modo epocale il nostro modo di intendere la connettività: geografica, politica, economica, sociale, culturale⁴.

Non c'è dubbio che l'indispensabile relazione tra lo spostamento geografico e l'impiego del veicolo, che connota e identifica il trasporto rispetto ad altre

¹ La circolazione delle merci senza frontiere è uno degli effetti caratterizzanti la società della globalizzazione. Cfr. P. MARCONI, *Globalizzazione, merce, lavoro*, in *Sociologia e diritto* 3/2006, 226: «con gli accordi che hanno sancito l'adesione alla Wto nella maggioranza del globo, si assiste alla liberalizzazione del transito delle manifatture (soprattutto quelle ad alto contenuto tecnologico)».

² Cfr. A. ANTONINI, *Commercio internazionale e portualità*, in *Dir. trasp.* 2022, 356.

³ T. ASCARELLI, *Appunti di diritto commerciale. Introduzione*, Roma, 1936³, 18.

⁴ Mi sia consentito rinviare a A. ZAMPONE, *Los principios fundamentales del Derecho aeronautico. Consecuencia practica de su reconocimiento*, in *Revista Latino Americana de Derecho Aeronautico (RLADA-XIV-300)*, 21, ottobre 2014.

modalità di trasferimento (quale il trasferimento di energia, di dati, di sostanze mediante infrastrutture fisse, quali reti, cavi elettrici, fibra, tubazioni, oleodotti, gasdotti), da un lato, evidenziano la delicatezza del rapporto, soprattutto in quei casi in cui la distanza geografica da percorrere è particolarmente elevata ed impone l'impiego di modalità di trasporto non esclusivamente terrestre; dall'altra, espone l'efficienza dell'operazione all'intervento di numerosissime variabili, in grado di alterarne sensibilmente, se non di annullarne, le probabilità di riuscita. La stretta interdipendenza tra ambiti finisce infatti per rivelarsi momento di debolezza, qualora il sopravvenire di un evento eccezionale ponga a rischio l'affidabilità di ciascuno di questi elementi.

Tra gli eventi maggiormente significativi, senza dubbio c'è la guerra. Quale evento in grado di isolare aree geografiche molto estese dal resto del mondo, essa ha sempre avuto un impatto di grande rilevanza nel settore della navigazione e dei trasporti. Si tratta, infatti, di un evento che possiede tutte le potenzialità necessarie per incidere significativamente sulla libera fruibilità delle grandi vie di comunicazione, che siano marittime, aeree o terrestri, e sull'accesso e l'impiego delle grandi infrastrutture che ne costituiscono i terminali e gli snodi essenziali. Al tempo stesso, gli effetti immediati che tale accadimento genera sul mercato, dalla estrazione delle materie prime, alla lavorazione delle medesime, alla distribuzione dei prodotti semilavorati e all'approvvigionamento dei prodotti finiti, contrae la domanda di trasporto e comunque ne condiziona la regolarità fino, nei casi più gravi, ad escluderla del tutto. Il caso del conflitto Russo-Ucraino è emblematico in questo senso. Lo è in particolare proprio nel settore dei trasporti dal momento che gli effetti specifici che ne sono scaturiti conducono a risultati contrastanti e non omologabili, e comunque non sovrapponibili a quelli che hanno riguardato ambiti diversi, quali le reti fisse di distribuzione e approvvigionamento rappresentate da oleodotti, gasdotti, cablaggi aerei o sottomarini, che pure sono state considerate, proprio con i trasporti, nei provvedimenti sanzionatori adottati dalla Comunità internazionale e, in particolare, dall'Unione europea.

2. Conseguenze sul regime contrattuale. Cenni

Tutto ciò si riverbera inevitabilmente sul regime dei contratti del commercio internazionale, per lo meno sotto due prospettive; la prima, è rappresentata essenzialmente dagli effetti della sopravvenienza dell'evento in sé rispetto ad un assetto di interessi già costruito e stabilizzato nel contratto in corso di esecuzione; la seconda, dallo sforzo di adeguamento al fattore nuovo, sul regime dei contratti futuri. Nel primo caso sono chiamati ad intervenire strumenti di protezione degli interessi già cristallizzati nel contratto; strumenti che, ovviamente, possono variare da ordinamento a ordinamento ma che, molto spesso, sono già stabiliti mediante le clausole sul rischio il cui impiego è condiviso e diffuso nell'am-

bito del commercio internazionale⁵. Nel secondo caso, l'autonomia contrattuale interviene per modulare gli effetti dell'evento sui contratti futuri, modificando quindi e integrando la regolamentazione negoziale del contratto.

La guerra incide quindi sui rapporti contrattuali che caratterizzano il commercio internazionale e, per quel che qui più rileva, i contratti riconducibili alla dimensione del trasporto, tra i quali vanno annoverati quelli di impiego dell'aeromobile data la strettissima relazione tra questi ultimi e l'esecuzione della prestazione di trasporto per via aerea. Ora, non c'è dubbio, che l'alto livello di sofisticazione raggiunto nella contrattualistica internazionale in questo settore, significativamente influenzata da principi anglosassoni, ha prodotto dei modelli contrattuali, predisposti a monte da organizzazioni di operatori con altissima competenza e specializzazione, già perfettamente in grado di disciplinare le conseguenze dell'insorgere del rischio guerra sulla sostenibilità del rapporto contrattuale. Dall'altro lato, le conseguenze di carattere risarcitorio sono per lo più oggetto di disposizioni di diritto domestico o uniforme spesso di carattere inderogabile.

Occorre infatti premettere che la guerra rappresenta in primo luogo un tipico caso di forza maggiore, esplicitamente annoverato in numerosi testi di diritto internazionale uniforme quale evento esonerativo della responsabilità degli operatori della navigazione e del trasporto nell'esercizio delle proprie attività. Sia sotto il profilo contrattuale che sotto quello extracontrattuale⁶. Nel primo caso, secondo una logica volta a valorizzare il momento dell'impossibilità anche in questi ambiti, si tratta di un evento che previene il sorgere della responsabilità, in quanto valutato come ipotesi di impossibilità della prestazione con valenza esonerativa secondo una logica che è evoluta tenendo conto anche della calcolabilità del rischio contrattuale rimesso alla determinazione delle parti o direttamente alla legge. Nel secondo, è un fatto che si frappone tra attività del soggetto coinvolto e pregiudizio, in grado di escludere la relazione causale, presupposto del sorgere della responsabilità da fatto illecito.

⁵ Clausole di *Hardship*, clausole di forza maggiore sono sistematicamente introdotte nei contratti del commercio internazionale e possono essere ricondotte al potenziale sopravvenire di tale evento quando si accolga nell'ambito delle impossibilità anche quella di natura temporanea che comunque pregiudichi la realizzazione dell'interesse presupposto delle parti. A proposito della clausola di forza maggiore elaborata dalla ICC e impiegata con successo nella prassi internazionale, cfr. F. MARRELLA, *Forza maggiore e vendita internazionale dei beni mobili in un contesto di pandemia: alcune riflessioni*, in *Riv. dir. intern. priv. proc.*, 3/2021, 533 ss.

⁶ Valgano ad esempio, tra le numerosissime disposizioni con tale contenuto, l'art. IV.2 della Convenzione di Bruxelles sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924, che include, alla lett. e), l'ipotesi dei «faits de guerre» tra gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo di merci per i danni da perdita e avaria del carico; e l'art. 18.2 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune regole in materia di trasporto aereo internazionale che stabilisce, tra le specifiche ipotesi esonerative della responsabilità del vettore aereo di merci, «an act of war or an armed conflict».

Al tempo stesso, la guerra è uno degli eventi che ricevono nei contratti di impiego del veicolo una particolare attenzione sotto il profilo del rischio contrattuale tradizionalmente inteso secondo la logica delle attribuzioni patrimoniali, essendo in grado di modificare sensibilmente la concreta realizzabilità del programma convenuto dai contraenti e quindi di incidere sensibilmente nell'economia degli interessi sottintesi al contratto.

Tuttavia, nel settore della contrattualistica dei trasporti, normalmente si preferisce dedicare a tale accadimento specifica rilevanza. Il tema è soprattutto quello della sussistenza o meno di ipotesi di *frustration of charter* in funzione della dimensione nel tempo e nello spazio dell'evento impeditivo della realizzazione degli interessi contrattuali. Problema particolarmente delicato nei contratti di durata quali i contratti di *dry lease* e *wet lease* impiegati nel settore aeronautico⁷.

'*War Cancellation Clauses*' e '*War Risks Clauses*' sono diffusamente impiegate nei maggiori formulari del trasporto marittimo internazionale. Le prime, proprie dei contratti di durata, consentono alle parti di risolvere il contratto quando eventi riconducibili al rischio 'guerra' siano causa del repentino mutamento delle condizioni operative o di mercato tanto da rendere non più vantaggiosa l'esecuzione del contratto (di trasporto)⁸. Le seconde, previste anche nei contratti a viaggio, stabiliscono le modalità di rinegoziazione degli effetti del rischio guerra con l'obiettivo di conservare il contratto.

Nei contratti di impiego dell'aeromobile, la guerra, con numerosi altri accadimenti, è considerata come evento di forza maggiore, tale da determinare in primo luogo l'inapplicabilità di clausole generalmente inserite in contratto (soprattutto nei contratti di *dry lease* o *dry leasing*), come la '*Hell or High Water*', che pongono i rischi relativi all'utilizzo dell'aeromobile sul *lessee* il quale, 'cascasse il cielo', resta pertanto obbligato al pagamento del nolo, anche quando l'impiego dell'aeromobile sia impedito da restrizioni governative al trasporto aereo (come è

⁷ Sui contratti di impiego dell'aeromobile, cfr. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 366 ss.; C. SEVERONI, *Il code sharing*, Milano, 2010, 90 ss.; A. ANTONINI, *Il noleggio di aeromobile*, in *Dir. mar.*, 2011, 4; G. REALE, *Il contratto di noleggio di aeromobile*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. TULLIO e M. DEIANA, Milano, 2011, 841; C. DE MARZI, *Il charter aeronautico*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. MORANDI, I, Bologna, 2013, 53.

⁸ Valga a esempio la descrizione che di rischio di guerra viene fatto nella BIMCO *War Risks Clause CONWARTIME 2013* inglobata in numerosi formulari di *Time Charter*, tra cui il *NYPE 2015*: «War Risks shall include any actual, threatened or reported: war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter 'Piracy'); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel».

accaduto in occasione delle restrizioni disposte a causa della pandemia Covid-19) o da un provvedimento governativo che proibisca temporaneamente l'utilizzo di un determinato tipo di aeromobile (come è avvenuto per l'impiego del «Boing 737 Max» oggetto di provvedimenti di autorità aeronautiche che ne hanno impedito l'utilizzo), non implicando tali accadimenti una radicale alterazione del contratto che possa lasciare ritenere integrata l'ipotesi della *frustration*⁹. Quest'ultima, infatti, si verifica ed è accertata secondo un test molto rigoroso solo allorché le prestazioni contrattuali siano diventate «radically different» rispetto alle obbligazioni assunte e non semplicemente più onerose. Non è sufficiente quindi che l'evento sopravvenuto abbia semplicemente comportato costi ulteriori o ritardi o in generale abbia reso la prestazione più onerosa¹⁰.

La clausola di forza maggiore presente nei contratti di impiego dell'aeromobile, invece, indica l'evento guerra come una ipotesi di impossibilità sopravvenuta, che deve essere intesa sia con riferimento alla pericolosità oggettiva dell'impegno delle zone di guerra, sia con riguardo agli effetti dei provvedimenti di blocco e interdizione disposti dalle pubbliche Autorità in conseguenza o come reazione al deflagrare dell'evento bellico. In entrambi i casi appare difficile eludere i temi della impossibilità sopravvenuta per forza maggiore o *factum principis*, con prevalenza su quelli della eccessiva onerosità sopravvenuta, e quindi considerare gli effetti risolutivi che ne conseguono, contrattuali o legali. Quel che è certo è che nei contratti di impiego dell'aeromobile, spesso molto complessi come è il caso dei formulari di *Aircraft Dry Lease and Services Agreement* o di *Wet Lease All Inclusive (Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance ACMI)*, nei quali il *lessor* fornisce aeromobile, equipaggio e provvede anche alla manutenzione del mezzo e alla stipulazione dell'assicurazione, la clausola di forza maggiore – il cui inserimento a rigore di *common law* appare indispensabile per la disciplina degli effetti dell'impossibilità della prestazione – comprende l'evento guerra; essa spesso opera secondo un complicato meccanismo simile a quello delle '*War Risks Clause*' del comparto marittimo che, presupponendo comunque la imprevedibilità e la inevitabilità, impone alla parte la cui prestazione si è rivelata impossibile, di comunicare tempestivamente la situazione e, a tutte le parti, di cooperare in buona fede per cercare di superare la situazione di inattuabilità venutasi a creare, consentendo la risoluzione del contratto, intesa come *extrema ratio*, solo nel caso in cui non sia oggettivamente possibile garantire l'adempimento entro un determinato periodo di tempo. Ed è ovvio che, di fronte all'evento 'guerra', inteso nella sua dimensio-

⁹ In questo senso Queen's Bench Divisioni, Commercial Court, 30 aprile 2021; *J Wilming-ton Trust c. Spicejet*, in *Dir. mar.* 2022, 849 ss., con nota di M.S. CENINI e R.E. CERCHI, *Gli aeromobili sono a terra: se l'illegality e la frustration, al momento, non riescono a 'scalfire' il dry leasing, la Corte riporta lessee e lessors al tavolo delle trattative.*

¹⁰ *National Carriers Ltd c. Panalpina (Northern) Ltd.* (1981) A.C. 675; *Raineri c. Miles* [1981] AE 1056; *Davis Contractor Ltd c. Fareham UDC* [1956]; TREITEL, *on The Law of Contract*, London, 2020.

ne fattuale e giuridica, particolarmente complicata appare la strada della effettiva conservazione del contratto e della sua manutenzione.

A ciò si aggiunga che il concetto di 'guerra' presupposto dalle clausole contrattuali che se ne occupano deve essere inteso in senso piuttosto ampio. Esso, infatti, assume un senso comprensivo, risultando ad esso riconducibili sia i tipici eventi bellici, sia gli eventi ad esso assimilabili, quali il terrorismo e la pirateria. Ma soprattutto, per il particolare rilievo che assume nell'ambito del regime di sanzioni cui si farà riferimento, è di rilievo la circostanza che tali clausole contemplano anche l'ipotesi del 'blocco' (*blockade*) che può interessare i velivoli immatricolati in determinati Stati o nella disponibilità di determinati soggetti, o interessare certi beni o equipaggi. Si tratta di una ipotesi che può certamente essere ricondotta estensivamente anche al regime di sanzioni predisposte dagli Stati contro la Russia, replicandone la fisionomia, a condizione che il concetto di 'blocco' espresso dalla clausola non venga assunto in senso esclusivamente fisico; essendo invece necessario farvi rientrare ogni genere di ipotesi che impedisca ai soggetti interessati, anche sul solo piano giuridico, di dare esecuzione al contratto (congelamento dei beni, fermi amministrativi, ecc.).

Proprio questo elemento ci induce a considerare un ulteriore aspetto che, sotto il profilo delle conseguenze provocate dall'evento 'guerra' sui contratti di impiego dell'aeromobile, si interseca con quelli ai quali si è fatto fin qui rapidamente riferimento.

3. Alcune considerazioni sugli effetti del regime sanzionatorio adottato dagli Stati

Tra gli effetti diretti dell'evento 'guerra', di indubbia rilevanza, come si è accennato, vi sono quelli rappresentati dalla reazione della Comunità internazionale nei confronti degli Stati belligeranti e del regime di sanzioni che normalmente ne consegue, caratterizzato molto spesso, come è il caso delle diverse azioni di carattere sanzionatorio messe in atto da Stati Uniti, Europa e Regno Unito, da disomogeneità e incertezza. Problema che scaturisce in primo luogo dal carattere unilaterale delle iniziative sanzionatorie che ne delimita l'ambito di applicazione all'interno dell'ordinamento che le ha adottate, essendo rivolte ai soggetti appartenenti a tali ordinamenti e non ad altri.

Il complesso sistema di sanzioni messo in atto unilateralmente da numerosi Stati e dalla UE¹¹ colpisce infatti gli individui, i soggetti, gli operatori e le imprese facenti capo allo Stato aggressore e, in quanto tale, sanzionato; tuttavia, esse,

¹¹ Sul concetto di sanzioni unilaterali, cfr. H. KAEMPFER, A.D. LOWENBERG, *Unilateral Versus Multilateral Sanctions: A Public Choice Perspective*, in *International Studies Quarterly*, 43, 1999, 37; S. SILINGARDI, *Le sanzioni unilaterali e le sanzioni con applicazione extraterritoriale nel diritto internazionale*, Milano, 2020.

dirette a limitare gli scambi e rapporti tra Stati membri e Federazione Russa, si rivolgono in primo luogo ai soggetti sottoposti alla giurisdizione di chi le emana e, quindi, per il caso della UE, le persone fisiche e giuridiche che di questa fanno parte¹². Situazione apparentemente paradossale, ma evidentemente funzionale al raggiungimento del potenziale isolamento economico e commerciale che si ritiene determini il momento affittivo della sanzione¹³.

Ci sono poi previsioni specifiche con riferimento alle diverse modalità di trasporto (aereo, marittimo, terrestre). I regolamenti emanati in progressione dall'Unione europea dopo il 24 febbraio 2022, in continuità giuridica con quelli adottati nei confronti della Russia in concomitanza dell'annessione della Crimea¹⁴, intervengono, pur con alcune deroghe previste per specifici insopprimibili motivi di interesse superindividuale e diffuso (esigenze umanitarie, di sicurezza, di salvaguardia della vita umana, di approvvigionamento di beni essenziali), anche stabilendo il blocco di veicoli nella disponibilità di soggetti russi¹⁵ e limiti e interdizioni a mezzi immatricolati in Russia (navi e aeromobili) o in esercizio a vettori russi (direttamente o mediante l'esecuzione, dal lato attivo o passivo, di accordi commerciali quali gli accordi di *code sharing* o *blocked-space*) rispetto alla possibilità di impegnare aree di competenza unionale, quali le strade, lo spazio

¹² A. LEANDRO, *I rapporti internazionali d'impresa al vaglio delle misure restrittive adottate dall'Unione europea in occasione del conflitto russo-ucraino*, in *Dir. comm. intern.*, 2022, 243 ss.

¹³ L. PICOTTI, *Guerra, sanzioni, commercio internazionale, trasporti: profili contrattuali operativi*, in *Dir. trasp.*, 2023, 39 ss.

¹⁴ In particolare, il reg. (UE) n. 692/2014 concernente restrizioni sulle importazioni nell'Unione di merci originarie della Crimea o Sebastopoli, in risposta all'annessione illegale della Crimea e di Sebastopoli, il reg. (UE) n. 833/2014 concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina. Il reg. (UE) n. 269/2014 del 17 marzo 2014, concernente misure restrittive relative ad azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina, seguito della modifica apportata con Regolamento UE n. 476/2014 del Consiglio del 12 maggio 2014, all'art. 2 stabilisce «1. Sono congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti a, posseduti, detenuti o controllati, da qualsiasi persona fisica o giuridica, entità o organismo, o da qualsiasi delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi a essa associati elencati nell'allegato I. 2. È vietato mettere, direttamente o indirettamente, fondi o risorse economiche a disposizione delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi, o di qualsiasi delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi a essa associati elencati nell'allegato I, o destinarli a loro vantaggio».

¹⁵ Il numero dei soggetti sanzionati inserito nell'Allegato A del Regolamento (UE) n. 269/2014 è andato progressivamente aumentando a seguito dell'invasione russa in Ucraina come pure sono stati modificati i criteri soggettivi di inserimento nell'allegato. Con decisione (PESC) 2022/239 del 25 febbraio 2022, vengono considerati i soggetti «responsabili di azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina», coloro che «sostengono, materialmente e finanziariamente, i decisori russi responsabili dell'annessione della Crimea o della destabilizzazione dell'Ucraina, ovvero che traggono vantaggio dagli stessi», come pure gli «imprenditori di spicco che operano in settori economici che costituiscono una notevole fonte di reddito per il governo della Federazione russa».

aereo, le acque e infrastrutture di superficie (porti e aeroporti), come pure divieti e interdizioni alla possibilità di importare o esportare determinati beni.

La mancanza di chiarezza ed uniformità influisce significativamente sul comparto trasporti. L'incertezza normativa si traduce poi in una incertezza sul rischio, con la conseguenza che si rende particolarmente problematico, come si vedrà brevemente, il rapporto con il comparto assicurativo da sempre strettamente funzionalizzato alle attività di trasporto.

Esse, come detto, hanno come destinatari i soggetti, imponendo loro determinate condotte per lo più sotto forma di divieti: divieto di sorvolo dello spazio aereo dell'Unione europea da parte dei vettori russi, che siano vettori operativi o contrattuali; divieto di sorvolo, atterraggio o decollo analogo per gli aeromobili, immatricolati o meno in Russia, che siano posseduti, noleggiati o controllati da soggetti russi. Inoltre, il reg. UE 2022/328, all'art. 3 c) proibisce, con riferimento a «aircraft, spacecraft and parts thereof» di «sell, supply, transfer or export, directly or indirectly, goods and technology suited for use in aviation or the space industry».

Lo stesso articolo proibisce la fornitura a soggetti russi o da impiegare in Russia di attività di assistenza e di supporto, strumentali e complementari, relative all'impiego operativo del veicolo, tra le quali, di grandissima importanza, la fornitura dei servizi di assicurazione e riassicurazione.

In virtù di queste disposizioni, i fornitori europei (ma lo stesso discorso è riferibile ai cittadini USA e UK in ragione di analoghe disposizioni stabilite in quegli ordinamenti) di veicoli e servizi strumentali ad essi correlati hanno inoltre dovuto risolvere i loro contratti in essere con interlocutori russi. Queste norme hanno quindi legittimato azioni volte a riottenere la disponibilità dei velivoli in capo ai proprietari, mediante iniziative che non sempre hanno sortito, come si dirà, risultati positivi.

È certo che l'applicazione pratica di tali disposizioni ha dato luogo ad una serie di problemi e interrogativi a cascata, che si sono rivelati di particolare complessità proprio in virtù del fatto che, nel settore di contratti di impiego dell'aeromobile, si dissociano posizioni dominicali, quali proprietà o altri diritti reali, posizioni di esercizio, posizioni di godimento delle utilità che scaturiscono dall'esercizio, posizioni di finanziamento e di garanzia. Ad essi sono poi ricollegabili i temi delle responsabilità contrattuali verso i terzi creditori commerciali di quei soggetti colpiti direttamente dalle sanzioni che impediscono l'impiego dell'aeromobile che è strumentale all'esecuzione dell'operazione contrattuale.

4. (segue) *Dimensione soggettiva degli effetti del regime sanzionatorio*

Proprio questo tema merita qualche notazione particolare, poiché il problema del fermo dei mezzi o del congelamento dei medesimi per il periodo di vigenza delle sanzioni è di particolare delicatezza; essi, infatti, ripropongono la fre-

quente ipotesi del disallineamento tra proprietà ed impiego commerciale, determinata dalla prassi dei contratti di utilizzazione dei veicoli, soprattutto della navigazione marittima e aerea, quali i contratti di *charterparty* o di *lease* aeronautico. Il rischio, infatti, è che si giunga a forme di penalizzazione di posizioni che non sono direttamente riferibili ai soggetti destinatari *ex lege* delle sanzioni.

Per l'ambito aeronautico bisogna partire dal celebre caso *Bosphorus Airways*¹⁶. In questo caso la Corte europea ha interpretato la norma di riferimento¹⁷ stabilendo che debba essere sottoposto a provvedimento di sequestro (una sorta di sequestro amministrativo disposto come misura preventiva; in Italia mediante decreto del Ministero economia e finanze) anche l'aeromobile di proprietà di soggetto stabilito nella Repubblica federale di Jugoslavia (Serbia e Montenegro) o operante a partire dal territorio di questa, ma ceduto in godimento temporaneo mediante contratto di *dry lease* ad altro soggetto non stabilito in tale Repubblica né operante a partire dal suo territorio, né controllato in alcun modo da soggetto sottoposto a sanzioni. In tal caso la Corte ha valorizzato il contesto e gli scopi della disciplina. I diritti fondamentali, quali sono il diritto al rispetto della proprietà privata e il diritto al libero esercizio di un'attività commerciale, non sono stati intesi come prerogative assolute, così che il loro esercizio è stato ritenuto passibile di restrizioni, fino all'ipotesi del fermo, in nome di obiettivi di interesse generale perseguiti dalla Comunità¹⁸. Al cospetto di una finalità di interesse generale così fondamentale per la Comunità internazionale, vale a dire porre fine allo stato di guerra nella regione e alle violazioni del diritto umanitario internazionale, il sequestro dell'aeromobile, di proprietà di un soggetto stabilito nella Repubblica federale di Jugoslavia o operante a partire dal suo territorio (misura che si aggiunge al congelamento dei canoni di locazione pagati dal *lessee* in favore del soggetto direttamente sanzionato), non può essere considerato né inadeguato né sproporzionato, anche qualora colpisca gli interessi di colui che, estraneo alle sanzioni in prima battuta, di tale aeromobile si sia assicurato la disponibilità e ne curi l'esercizio in concreto.

¹⁶ CGCE 30 luglio 1996, causa C-84/95, *Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS c. Minister for Transport, Energy and Communications e al.*; e Corte europea dei diritti dell'uomo, 30 giugno 2005, *Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS c. Irlanda*, causa n. 45036/98.

¹⁷ Art. 8 reg. CE n. 990/93, relativo agli scambi tra la Comunità economica europea e la Repubblica federale di Jugoslavia, il quale dispone che «tutte le imbarcazioni, tutti i veicoli da trasporto, tutto il materiale rotabile e tutti gli aeromobili la cui proprietà è detenuta da una persona o da un'impresa stabilita nella Repubblica federale di Jugoslavia – Serbia e Montenegro – o operante a partire da quest'ultima sono sequestrati dalle autorità competenti degli Stati membri».

¹⁸ Cfr. E. CANNIZZARO, *Sulla responsabilità internazionale per condotte di Stati membri dell'Unione europea: in margine al caso Bosphorus*, in *Riv. dir. intern.* 2005, n. 3, 762 ss. Sul caso in generale e sui conseguenti sviluppi processuali, cfr. C. COSTELLO, *The Bosphorus Ruling of the European Court of Human Rights: Fundamental Rights and Blurred Boundaries in Europe*, in *Human Rights Law Review*, 2006, vol. 6, n. 1, 87 ss.; S. DOUGLAS-SCOTT, *The Bosphorus Case: human rights in the EU and ECHR*, in *Common Market Law Review*, 2006, n. 1, 243 ss.

Questa decisione ha assunto un rilievo determinate nella configurazione dell'ambito di operatività del sistema di sanzioni in termini generali. I diritti fondamentali alla proprietà, alla libertà di movimento ed alla libertà di impresa, sono stati anche recentemente intesi come privi di carattere assoluto e pertanto possono legittimamente essere sottoposti a restrizioni o limitazioni che si giustificano in ragione della preminenza degli obiettivi di interesse generale quale, con riferimento alla cronaca più recente, la tutela dell'integrità territoriale, della sovranità e dell'indipendenza di uno Stato aggredito (è il caso dell'Ucraina), che collima con l'obiettivo più ampio di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale¹⁹.

La prospettiva della sanzione del fermo e blocco di velivoli (e di altri mezzi di trasporto) appare pertanto essenzialmente fungibile, purché ci si rivolga, sia sotto il profilo statico (proprietà dell'aeromobile, immatricolazione) che dinamico (esercizio operativo del velivolo), a soggetti riconducibili allo Stato sanzionato. La dimensione cui esplicitamente si riferisce la norma nell'individuare l'obiettivo del meccanismo sanzionatorio rileva quindi con preponderanza sull'elemento dell'esercizio del velivolo quando questo si manifesti in forma dissociata dalla proprietà e sia stato assunto da soggetto di per sé estraneo all'impianto sanzionatorio. Si tratta di una presa di posizione che muove da una attenzione sostanzialistica. L'interesse è quello di rafforzare ulteriormente la pressione esercitata sullo Stato sanzionato. Garantire la continuità dell'esercizio (di soggetto estraneo alle sanzioni), antepoendolo alla dimensione statica della proprietà (del soggetto riferibile allo Stato sanzionato), secondo lo spirito della linea interpretativa in esame, metterebbe a rischio l'efficacia delle sanzioni, che consistono nel congelamento di tutti i mezzi di trasporto, ivi compresi gli aeromobili, appartenenti o riconducibili allo Stato sanzionato e ai suoi cittadini. Infatti – sostiene la Corte – il semplice trasferimento dell'esercizio e della gestione quotidiana dei mezzi di trasporto, mediante un contratto di locazione o noleggio o in altro modo che non comporti trasferimento di proprietà, consentirebbe a tale Stato o ai suoi cittadini di sottrarsi all'applicazione delle sanzioni.

Questa presa di posizione del giudice europeo è, come detto, un punto di arrivo, i cui principi sono destinati a ricevere applicazione diffusa non solo per i contratti di *dry lease* di aeromobile, cui il caso specifico si riferisce, ma anche per la variegata tipologia dei contratti di *wet lease*. Di ciò si ricava conferma proprio dal sistema sanzionatorio messo ulteriormente a punto contro la Russia il quale, con il III pacchetto di misure del 28 febbraio 2022 (al momento della presente relazione, siamo arrivati all'undicesimo pacchetto di misure del 23 giugno 2023), ha previsto il divieto ai vettori russi e a qualsiasi aeromobile immatricolato in Russia, o posseduto, noleggiato o controllato da persone fisiche e giuridiche

¹⁹ In tal senso, Trib. UE 21 giugno 2022 T-234/22R; *Gulbakhov c. Commissione europea*; in *Dir. mar.* 2022, 800, con nota di C. DEL RE, *Due casi in tema di sanzioni nei confronti della Russia*.

russe di atterrare nel, decollare dal o sorvolare il territorio dell'Unione, rendendo di fatto impossibile la movimentazione fisica fra la Russia e la Ue.

Si colpisce, quindi, l'aeromobile in quanto tale. La dissociazione tra proprietà ed esercizio rimane pertanto ininfluenta, essendo destinata, tutt'al più, a produrre conseguenze sugli assetti contrattuali tra le parti e sulle responsabilità commerciali dei contraenti nei confronti di eventuali terzi (passeggeri, caricatori, ecc.).

5. (segue) *Il problema dei limiti della dimensione dominicale sull'effettività delle sanzioni: le situazioni affidanti e il trust*

Tuttavia, la prassi ha messo in luce come anche nella sola dimensione dominicale esista una zona, una sfera, i cui confini non sono così facilmente delineabili, che, chiamando in gioco individui e interessi differenti, rende comunque problematica l'individuazione del soggetto sanzionabile. Questo ambito coinvolge la dimensione della proprietà di beni di rilevanza economica notevole, tra i quali, come è intuibile, vanno annoverati anche gli aeromobili.

Si tratta degli effetti delle c.d. 'situazioni affidanti' e, in particolare, del *trust* e della configurabilità o meno di un effetto traslativo del conferimento dei beni che, in caso affermativo, provocherebbe la potenziale successiva estromissione del disponente, determinando il passaggio di proprietà del bene in capo al *trustee* (*legal owner* dei beni fino al trasferimento ai successivi beneficiari). Venendo meno il potere (diretto o indiretto) di gestione e controllo del bene in capo al *settlor* (nel silenzio dell'atto istitutivo e della legge regolatrice), il tema dell'individuazione del presupposto che consenta di applicare un provvedimento sanzionatorio di congelamento nei confronti del bene conferito nel *trust* diviene insidioso, quando obiettivo del provvedimento di blocco sia proprio il patrimonio del disponente²⁰.

Il tema, in effetti, è particolarmente complesso, perché impone il confronto con norme di riferimento, nazionali o europee, che si occupano delle conseguenze sul *trust* e altre situazioni affidanti a proposito di ipotesi non esattamente coincidenti con quella in esame. Viene infatti primariamente in gioco la direttiva UE n. 2015/849 del 20 maggio 2015, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo (che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2006/70/CE della Commissione). Essa, all'art. 3, co. 6, lett. b) n. 1), prevede che, in caso di *trust*, il disponente rientra nel novero dei «titolari effettivi», ossia di quei soggetti «che in ultima istanza, possiedono o controllano il cliente e/o le per-

²⁰ Nel caso del conflitto russo-ucraino in ragione del regolamento di esecuzione UE 2022/336 del 28 febbraio 2022 modificativo del regolamento UE 269/2014.

sono fisiche per conto delle quali è realizzata un'operazione o un'attività». Analoga disposizione è vigente nell'ordinamento italiano a proposito delle misure a contrasto del riciclaggio e del terrorismo (art. 22, co. 5 d.lgs. n. 231/2007, come modificato con d.lgs. n. 90/2017). A ciò si aggiunga che proprio in tale contesto interviene l'orientamento espresso dalla giurisprudenza della sezione tributaria della Corte di cassazione italiana secondo cui l'intestazione al *trustee* non implica un vero e proprio effetto traslativo dei beni, ma un atto dispositivo di mero carattere formale, a titolo gratuito, dei beni stessi, con finalità che spesso sono essenzialmente di carattere segregativo rispetto al patrimonio personale del *settlor*²¹.

Proprio alla luce di questo quadro non di immediata e scontata lettura, il Tribunale amministrativo regionale del Lazio, con ordinanza dell'11 aprile 2023 n. 6256/2023 (causa n. r.g. 5205/2022), ha rimesso alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) in via pregiudiziale la questione concernente «la possibilità di ritenere che i beni, le risorse e i rapporti oggetto di conferimento possano essere ritenuti comunque 'appartenenti' al disponente, sebbene lo stesso non sia utilizzatore o gestore dei beni conferiti né beneficiario finale degli stessi, ovvero, a soggetto 'associato' al disponente o, in ultima analisi, 'controllato'²² dal disponente stesso, con il conseguente effetto di potere applicare, in caso di beni conferiti in *trust* dal disponente designato (o listato), le misure di congelamento previste dall'art. 2, co. 1 del Regolamento UE n. 269/2014».

Viene quindi in gioco l'interpretazione del concetto di 'appartenenza' introdotta dall'art. 2, co. 1 del Regolamento UE n. 269/2014; si tratta infatti di stabilire se il concetto, rilevante ai fini dell'applicazione della sanzione (congelamento dei beni), si configuri non solo in caso di appartenenza formale o diretta del bene al soggetto designato, ma anche nei casi di «appartenenza sostanziale o indiretta», ipotesi in cui (come nell'ipotesi del *trust*) un soggetto (il disponente), pur non possedendo direttamente i beni conferiti né avendone la disponibilità o l'intestazione formale, è obiettivamente in grado di esercitare un'influenza sostanziale sui beni; vuoi perché è in grado di riacquisirne anche la proprietà formale (come detto, per scioglimento anticipato del *trust fund* ovvero per rifiuto o impossibilità di devoluzione ai beneficiari), vuoi perché, istituendo il *trust* e affidando la gestione

²¹ Cass. civ., 28 ottobre 2021, n. 30430; Cass. civ., 21 dicembre 2020, n. 29199; Cass. civ., 15 novembre 2019, n. 29727.

²² Sul concetto di controllo, e su quello più ampio di *shadow-listed subjects*, le *EU Best Practices for the effective implementation of restrictive measures*, aggiornate dopo l'invasione in Ucraina, precisano che un soggetto, che sia persona fisica o giuridica, è in posizione di controllo su una persona giuridica diversa quando esercita una influenza determinata sulla sua condotta. Il particolare livello di interferenza negli affari di altra impresa è accertato mediante la valorizzazione di alcuni elementi, tra i quali rilevano il potere di intervenire sulla maggioranza dei membri del suo organo di amministrazione, di direzione e di vigilanza; la possibilità di impiegare il suo patrimonio; la gestione strategica aziendale; la condivisione delle sue esposizioni finanziarie; la gestione delle risorse umane.

ed il controllo a soggetti di sua fiducia, da lui scelti, è in grado preventivamente di orientarne l'utilizzo (e soprattutto la destinazione finale).

Peraltro, poiché la norma richiamata assimila, quanto agli effetti (congelamento del bene), alla posizione qualificata di 'appartenenza' anche quella di colui che rispetto al titolare di tale appartenenza si ritrovi in una posizione 'associata' e quella di colui che, benché non nominalmente titolato, eserciti sul bene un controllo, alla Corte viene chiesto un supplemento di indagine anche con riguardo a questi ulteriori profili. Infatti, anche nel caso in cui si ritenga di dovere privilegiare la concezione formalistica del concetto di 'appartenenza' (formale intestazione del bene) – escludendo, dunque, che il bene 'appartenga' al disponente per i fini sanzionatori in discussione – sarà indispensabile verificare se il disponente possa comunque rientrare tra coloro che possono essere considerati 'associati' alla persona fisica o giuridica designata ovvero eserciti una posizione di controllo sul bene stesso. Infatti, il disponente, pur non essendo più nominalmente intestatario del bene, potrebbe continuare a mantenere un legame significativo col bene o una situazione di controllo, almeno finché lo stesso non sia stato trasferito ai beneficiari (uscendo quindi dal *trust fund*)²³, conservando un rapporto privilegiato col bene che giustificerebbe l'applicazione della sanzione. Attendiamo quindi che su tali importanti interrogativi si pronunci la Corte di giustizia europea la cui decisione è destinata, come appare evidente, a rilevare ben oltre i limiti del pur complesso tema della soggettività del trust e delle altre situazioni affidanti.

6. L'indennizzo assicurativo per perdita dell'aeromobile in caso di mancata restituzione del medesimo a causa degli effetti delle sanzioni

Concludo questo intervento con un cenno ad un problema connesso, anch'esso di grande importanza. Le situazioni che hanno condotto alla risoluzione dei contratti di impiego dell'aeromobile, in corso al momento del deflagrare del conflitto in Ucraina (con effetto dal 28 marzo 2022), in conseguenza delle sanzioni disposte da UE e UK, come anche i provvedimenti di blocco dei velivoli

²³ Il Tribunale amministrativo regionale del Lazio ha quindi sottoposto alla Corte di giustizia le seguenti questioni pregiudiziali: «A) Se l'art. 2, co. 1 del Regolamento Ue n. 269/2014 debba interpretarsi nel senso che la misura del congelamento può essere adottata anche in caso di beni o risorse conferiti in trust dal disponente indicato nell'Allegato I del Regolamento (persona designata o listata), da ritenersi quale soggetto cui il bene o le risorse appartengono; B) (in caso di risposta negativa) Se l'art. 2, co. 1 del Regolamento Ue n. 269/2014 debba interpretarsi nel senso che la misura del congelamento può essere adottata anche in caso di beni o risorse conferiti in trust dal disponente indicato nell'Allegato I del Regolamento (persona designata o listata), da ritenersi quale soggetto associato alla persona cui il bene o le risorse appartengono; C) (in caso di risposta negativa) Se l'art. 2, co. 1 del Regolamento Ue n. 269/2014 debba interpretarsi nel senso che la misura del congelamento può essere adottata anche in caso di beni o risorse conferiti in trust dal disponente indicato nell'Allegato I del Regolamento (persona designata o listata), da ritenersi quale soggetto che controlla il bene o le risorse».

in esercizio presso soggetti facenti capo a Stati destinatari di sanzioni hanno legittimato le iniziative promosse dai proprietari e dai *lessors* dei velivoli volte a riottenere la disponibilità. La cronaca ha posto in evidenza tali tentativi i quali, come detto, non sempre si sono rivelati positivi (*Commercial High Court* di Colombo, Sri Lanka). Peraltro, il governo russo, in risposta alle sanzioni disposte da USA, UK e UE, l'11 marzo 2022 ha emanato un provvedimento con il quale: a) è stata vietata l'esportazione e la fuoriuscita degli aeromobili al momento operanti in Russia; b) sono stati riconosciuti come validi i certificati di aeronavigabilità e le licenze di esercizio straniere degli aeromobili operanti in Russia; c) è stato consentito, in spregho dell'art. 18 della Convenzione di Chicago del 1944, alle compagnie aeree nazionali russe di reimmatricolare aeromobili nel registro aeronautico russo, senza prevedere la necessità della previa cancellazione dal registro di provenienza²⁴.

Questa situazione di conflitto sul piano sostanziale e processuale si riflette immediatamente su quello assicurativo. Infatti, proprio dai non sempre felici esiti delle iniziative dei *lessors* volte a riottenere la disponibilità degli aeromobili concessi in *leasing* a soggetti sanzionati sono scaturiti i tentativi di riscuotere dagli assicuratori gli indennizzi stabiliti dalle polizze assicurative per l'ipotesi di perdita (totale) del velivolo e di perdita costruttiva. Emblematica di tale realtà è la nota controversia giudiziaria che coinvolge *AerCap Ireland Limited* in qualità di attore e *AIG Europe S.A.* e *Lloyd's Insurance Company S.A.* in qualità di convenuti dinanzi alla *Commercial Court of the Business & Property Courts della High Court of Justice* di Londra; quest'ultima, preso atto dell'aumento esponenziale dei *claims*, riguardanti centinaia di aeromobili condotti in *leasing* da operatori russi e numerosi motori di aeromobili, sta esplorando delle misure di gestione collettiva delle controversie con il lodevole intento, talvolta premiato (alcuni conflitti sono stati infatti risolti in transazione), di pervenire e assicurare soluzioni uniformi. La controversia si risolve nel tema essenziale se possa essere equiparata, ai fini della configurabilità del diritto all'indennizzo, alla perdita fisica (effettiva) del bene (perdita materiale di ciascun aeromobile e motore) l'ipotesi diversa dell'impossibilità del *lessor* di rimpossessarsi del bene (nel caso di specie, ben 116 velivoli e 23 motori) benché essi siano operativi nella disponibilità dei *lessees* (conduttori o noleggiatori). La vicenda, come è intuibile, è di grande interesse perché coinvolge il tema della nozione di 'perdita' del velivolo la cui dimensione è ritenuta non perfettamente coincidente con il corrispondente concetto contemplato negli istituti assicurativi più propriamente marittimi che comprende, oltre alla perdita totale, l'ipotesi della perdita totale costruttiva basata sulla privazione del posses-

²⁴ C. BONACCI, *Aviation Insurance Claims in Leasing Contracts Arising from the Russia-Ukraine Conflict: an Update from English Courts*, in *Aviation & Space Journal*, 3, 2023, 4 ss.

so fisico dell'aeromobile e dei motori in circostanze in cui il recupero è incerto²⁵. Tema assai delicato anche sotto il profilo sistematico se si considera, tra l'altro, che l'applicabilità dei principi marittimistici alle polizze assicurative aeronautiche è normalmente esclusa dalla prassi (con particolare riferimento al principio della irrecuperabilità della perdita).

Risolto il problema della configurabilità o meno della perdita totale nell'ipotesi di irrecuperabilità del bene, altro problema, al primo logicamente subordinato, è quello della applicabilità o meno, in caso di soluzione affermativa del medesimo, della polizza *Hull All Risks* (che, tuttavia, con la clausola AVN 48B esclude dalla copertura i rischi causati da particolari eventi come guerre, invasioni, tensioni internazionali, confische, nazionalizzazioni, sequestri o appropriazioni da parte di o sotto l'ordine di qualsiasi governo) o della polizza *War Risks* (LSW 555 - *Aviation Hull 'War and allied perils' Policy*). La formulazione delle polizze aeronautiche maggiormente in uso (clausola LSW555D) contiene un'ampia descrizione dei pericoli legati alla guerra, tale da potere richiedere al tribunale un'analisi speciale sul nesso di causalità tra pericolo specifico e ciascun aeromobile oggetto della richiesta di indennizzo. Ma il tema essenziale e decisivo rimane quello di stabilire se abbia o meno una rilevanza causale autonoma, rispetto al fermo dell'aeromobile, il rifiuto degli operatori di procedere alla riconsegna degli aeromobili benché continuino a gestirli con regolarità.

7. Conclusioni

La prassi ha posto in evidenza come l'evento 'guerra' risulti efficacemente disciplinato nel sistema dei contratti di impiego dell'aeromobile. Clausole specifiche sul rischio contrattuale che tipizzano il rischio guerra, seppure di diversa natura, consentono alle parti di assistere al meglio i propri interessi in un contesto di sostanziale alterazione dell'assetto originario che tuttavia viene considerato secondo una logica che è funzionalmente volta a superare i rigori della teoria della *frustration*. Il problema di maggior rilievo appare invece essere quello legato all'efficacia e della disponibilità del regime delle sanzioni che vengono disposte dagli Stati. La particolare complessità della fisionomia dei contratti di impiego dell'aeromobile e di quelli assicurativi ha messo in luce infatti quanto sia significativo e problematico l'impatto degli effetti collaterali di tale regime, alcuni dei quali sembrano non essere stati esattamente prefigurati dal legislatore. Abbiamo accennato solo ad alcuni di questi problemi la cui prospettiva appare ancora assai fluida. Le risposte che perverranno dalla giurisprudenza al cui giudizio sono sta-

²⁵ Sul concetto di perdita della nave, rilevante in tema di abbandono delle merci agli assicuratori ex artt. 541 e 540, lett.a) c. nav., si è pronunciata recentemente la Corte di Cassazione italiana; cfr. Cass. 26 aprile 2022 n. 12975, con nota di A. CARDINALI, *Abbandono della merce agli assicuratori: la non riparabilità della nave*, in *Dir. trasp.*, 2022, 695 ss.

te poste questioni interpretative di rilievo delineeranno con maggior precisione l'attuale quadro d'insieme. Esse, al tempo stesso, si rileveranno utili per calibrare al meglio i successivi interventi in modo tale che possano essere superati i limiti di scarsa efficacia posti in luce dalla prassi e, nel contempo, possano essere prevenuti quegli effetti controproducenti, se non dannosi, per gli interessi tutelati, che si rivelano in tutti quei casi in cui il bene, l'aeromobile, sia nella disponibilità, mediante contratti di impiego, di soggetti non destinatari diretti delle sanzioni e che non ne sono proprietari.