

V° CONVEGNO A.I.Per.T. – ROMA, 21 NOVEMBRE 2003

ADEGUAMENTI NORMATIVI ALLE
NUOVE TECNOLOGIE

(AVV. ALESSANDRO NOBILONI)

Nella trattazione dell'argomento relativo agli adeguamenti normativi alle nuove tecnologie in materia di trasporto di beni e merci, appare opportuno operare una iniziale distinzione tra le tecnologie finalizzate al miglioramento qualitativo ed all'ottimizzazione del trasporto stesso, in vista di una limitazione dei sinistri nonché a tutela di fattori socialmente rilevanti quali sicurezza ed incolumità personale nonché il contenimento di danni materiali, e le tecnologie applicate agli accertamenti peritali ogni qualvolta si verifichi un sinistro nel trasporto di beni e, per conseguenza, sia necessario individuare, a mezzo di periti, cause ed entità dei danni e relative responsabilità.

Parallelamente, è opportuno distinguere tra recepimento di particolari tecnologie nell'abito di norme di legge o di regolamenti obbligatori nel campo dei trasporti e recepimento delle stesse negli accordi contrattuali che gli operatori commerciali del settore pongono correntemente in essere nell'esercizio della loro autonomia negoziale.

Nell'ambito delle due distinzioni sopra delineate, è evidente come il legislatore o, comunque gli enti preposti all'emanazione di norme tecniche o regolamenti obbligatori, siano maggiormente interessati all'applicazione, nella loro attività normativa, di nuove tecnologie che, specificamente, siano finalizzate alla prevenzione dei danni e dei sinistri in genere nel campo dei trasporti e ciò a

protezione degli interessi più socialmente rilevanti. Correlativamente, va rilevato un interesse forse più ridotto, da parte del legislatore, a quelle nuove tecnologie che siano specificamente finalizzate ad accertamenti tecnici nell'ambito di sinistri già verificatisi e che, solitamente, comportano il sorgere di controversie tra privati e ciò è facilmente spiegabile con la considerazione che solo le prime, tra le menzionate tecnologie, consentono di porre in essere un'effettiva attività di prevenzione dei sinistri.

Per quanto concerne l'attività legislativa, il contributo che gli operatori del settore dei trasporti (vettori, commercianti, noleggiatori, periti ed assicuratori) possono fornire ai fini di un sempre maggiore recepimento normativo delle nuove e più avanzate tecnologie affinché, attraverso leggi e regolamenti, le innovazioni tecnologiche possano tradursi in benefici tangibili, è obiettivamente alquanto modesto e, in pratica, limitato ad un'opera di sensibilizzazione del legislatore a tale riguardo.

Dove, invece, i predetti operatori del settore dispongono di effettive ed assai vaste potenzialità per far sì che le nuove tecnologie possano essere utilmente e proficuamente inquadrare in un preciso contesto normativo affinché le stesse svolgano una sempre crescente funzione positiva nel campo dei trasporti, è proprio nell'ambito dell'attività contrattuale posta in essere nello specifico settore di cui ci occupiamo.

Mi riferisco, in particolare, ai contratti di noleggio e trasporto di merci nonché ai contratti assicurativi connessi con il trasporto stesso, nei quali è non solo possibile ma, addirittura, auspicabile che le pattuizioni contrattuali e la disciplina della responsabilità derivante da eventuali inadempimenti tengano conto dei vantaggi offerti dalle moderne tecnologie in tema di prevenzione di danni e di accertamenti tecnici in caso di sinistri.

Tenere conto, al livello contrattuale, delle nuove tecnologie applicate ai trasporti, rendere pattizamente obbligatorie determinate moderne prescrizioni tecniche nell'esecuzione dei contratti di trasporto ed obbligarsi a riconoscere valide e vincolanti, sotto il profilo probatorio, le risultanze delle indagini peritali se ed in quanto svolte con l'ausilio di moderne tecnologie di condivisa affidabilità, rappresenterebbe a mio avviso anzitutto un formidabile contributo alla riduzione dei sinistri e comporterebbe poi un sensibile snellimento dei procedimenti per la risoluzione delle controversie nascenti dai sinistri stessi.

La diminuzione dei sinistri sarebbe determinata, oltre che dall'obbligatoria adozione, contrattualmente pattuita, di più moderne e sicure tecniche di stivaggio e trasporto, anche dalla sensibilizzazione del personale addetto al trasporto verso una maggiore attenzione e professionalità, nella consapevolezza che determinati comportamenti negligenti potranno essere facilmente individuati con l'ausilio di tecnologie e sistemi di monitoraggio che le parti contraenti hanno contrattualmente convenuto di utilizzare.

Lo snellimento delle procedure contenziose potrebbe poi essere assicurato, come più nel dettaglio vedremo in appresso, dalla sostituzione, nella fase istruttoria dei giudizi, delle consulenze tecniche con le risultanze di accertamenti peritali preventivi che, se svolti con l'ausilio delle nuove e più moderne tecnologie, ben potrebbero essere anticipatamente accettate dalle parti su base pattizia e contrattuale.

A titolo esemplificativo e per quanto riguarda, specificamente, la possibilità di utilizzo di nuove tecnologie nell'ambito dei contratti di trasporto (sia marittimo che aereo o terrestre), desidero richiamare l'attenzione su quanto in precedenza illustrato, nel presente convegno, in tema di moderne metodiche di controllo e

monitoraggio delle merci oggetto del trasporto che consentano di verificare con sicurezza l'eventuale negligente maneggio e movimentazione delle merci stesse (shockwatch, tiltwatch, heatwatch, coldwatch).

In tale campo, potrebbe ipotizzarsi una pattuizione contrattuale attraverso la quale le parti (vettore da un lato e proprietario delle merci, anche nell'interesse del ricevitore dall'altro) prevedano l'obbligo di adottare l'applicazione al carico dei dispositivi di monitoraggio di cui sopra, al fine di disciplinare preventivamente l'ambito di responsabilità del vettore in caso di danni o avarie ed i limiti alla facoltà del committente del trasporto o del ricevitore di proporre reclami per danni.

Tale disciplina contrattuale potrebbe prevedere che, per il caso in cui i dispositivi di monitoraggio abbiano evidenziato anomalie nel trasporto e nella movimentazione tali da causare specifici tipi di danni od avarie effettivamente riscontrate, ciò determini automaticamente una presunzione di responsabilità del vettore. Correlativamente, potrebbe essere prevista l'impossibilità per il committente del trasporto o per il proprietario del carico di proporre azioni risarcitorie in relazione ad avarie asseritamente dovute a fattori rilevabili dai dispositivi di cui sopra, quando tali dispositivi non abbiano invece rilevato in concreto alcuna anomalia in fase di trasporto o movimentazione.

Una convenzione contrattuale del genere, basata sull'applicazione di tecnologie avanzate, offrirebbe l'indiscutibile vantaggio di limitare il sorgere di controversie non sempre giustificate e di reclami non sempre fondati e, al contempo, garantirebbe una grande semplificazione della risoluzione delle controversie relative a reclami fondati, in quanto la presunzione di responsabilità consentirebbe di limitare la disputa alla sola quantificazione del danno.

Svariati altri esempi del genere potrebbero essere formulati in tema di utile applicazione delle nuove tecnologie alla disciplina dei rapporti contrattuali nel settore dei trasporti ed è anzi altamente auspicabile che gli operatori del settore, attraverso le loro organizzazioni rappresentative, si adoperino a questo fine.

Il ricorso alle tecnologie peritali più avanzate nel campo processuale, per quanto riguarda la risoluzione delle controversie giudiziali, presenta viceversa, almeno allo stato attuale della vigente normativa, delle oggettive difficoltà.

Ho in precedenza accennato alla possibilità di un contributo delle nuove tecnologie allo snellimento delle liti evitando il ricorso alle consulenze tecniche disposte dal giudice che, probabilmente, potrebbero essere sostituite da accertamenti tecnici preventivi concordati dalle parti e le cui risultanze, avuto riguardo all'alto grado di affidabilità assicurato dalle tecnologie adottate, dovrebbero essere decisivi e vincolanti per le parti stesse.

Le difficoltà di attuazione di procedure del genere risiedono però, a mio avviso, nell'attuale rigida struttura normativa del processo civile, in base alla quale è assai improbabile che atti istruttori concordati ed espletati privatamente tra le parti possano essere recepiti dall'autorità giudiziaria e posti a base di una sentenza.

Soluzioni del genere appaiono però molto più facilmente adottabili nell'ambito dei giudizi arbitrali e, in tale contesto, l'elevato grado di certezza in ordine alle risultanze degli accertamenti tecnici assicurato dall'applicazione delle nuove tecnologie, può rappresentare un enorme contributo ad una rapida e soddisfacente conclusione degli arbitrati, nei quali le parti possono presentarsi al giudice privato per la risoluzione della controversia, fornendo già esse stesse gli elementi tecnici sui quali non vi è contrasto.

Vi è poi l'altro grande campo di possibile applicazione normativa delle nuove tecnologie che, come intuibile, è quello assicurativo. L'argomento è stato già oggetto di intervento, nel convegno odierno, da parte di autorevoli relatori impegnati nel settore assicurativo e non vorrei quindi riproporre delle ripetizioni in questa sede.

Vale però certamente la pena evidenziare come l'inserimento nelle polizze assicurative di previsioni obbligatorie in ordine all'adozione di tecnologie di avanguardia nel campo dei trasporti rappresenta certamente lo strumento più efficace per la prevenzione dei sinistri e per la limitazione di possibili contenziosi.

Credo che, sotto tale profilo, si debba prendere ad esempio la politica ormai da molti anni adottata, nel settore dei trasporti marittimi, dai più importanti P&I Clubs, ispirata ad una sempre crescente attenzione alle moderne tecnologie volte alla cosiddetta "loss prevention". Si tratta di un campo nel quale strettissima e costante è la cooperazione e l'interazione tra periti ed assicuratori e che, in molti casi, comporta addirittura l'esclusione della copertura assicurativa nelle ipotesi in cui determinate prescrizioni tecniche siano state trascurate.

Vorrei infine concludere questo intervento ricordando a tutti noi come, di fatto, l'elemento più importante per un valido ed efficace adeguamento normativo alle nuove tecnologie sia proprio rappresentato dalla figura professionale del perito che, attraverso le proprie associazioni ed organizzazioni, meglio di chiunque altro può intervenire per suggerire forme e meccanismi di modernizzazione sia di leggi e norme che di strutture contrattuali affinché l'intera industria dei trasporti possa evolversi e progredire grazie alle nuove tecnologie stesse.