

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION
& TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno IX Numero 4
Year IX, No. 4

ottobre 2019
October 2019

PUBBLICATA UFFICIALMENTE LA NUOVA EDIZIONE 2020 DEGLI INCOTERMS®

di **CLAUDIO PERRELLA** e
ALESSIO TOTARO
Soci LS Lexjus Sinacta



Lo scorso 10 settembre è stata presentata presso la sede della Camera di Commercio Internazionale a Parigi l'edizione 2020 degli Incoterms®.

Come noto gli Incoterms® sono elaborati e pubblicati dalla Camera di Commercio Internazionale (ICC) dal 1936, e sono soggetti a revisioni periodiche.

Da tempo si segue una cadenza decennale, per fare in modo che ogni revisione rifletta l'esperienza maturata in un arco di tempo sufficiente-

mente esteso da consentire un collaudo adeguato per la precedente edizione.

L'edizione 2020 è giunta al termine di un lungo processo di consultazione, che ha coinvolto decine di comitati nazionali e diverse organizzazioni internazionali; la sintesi tra le numerose proposte pervenute non è stata semplice, perché le esperienze dei vari paesi presentano spesso forti divergenze.

Nel corso dei lavori preparatori vengono spesso valutate modifiche rilevanti, ma

l'approccio (saggiamente) mantenuto dalla ICC è generalmente ispirato a grande cautela ed equilibrio, nella consapevolezza che cambiamenti troppo radicali rischiano di disorientare ed imporre un recepimento ed adeguamento faticoso, a discapito della chiarezza e della certezza di applicazione da sempre auspicati dagli operatori e dalla Camera.

Questo spiega il motivo per cui anche nell'edizione 2020 gli elementi di novità siano relativamente contenuti. Vi sono tuttavia alcune modifiche di un certo rilievo, che meritano un esame ravvicinato.

Rubrica di
Paolo Quercia



Articolo di
Marialisa Taglienti





PUBBLICATA UFFICIALMENTE LA NUOVA EDIZIONE 2020 DEGLI INCOTERMS® *segue*

Cosa non è cambiato

L'impianto complessivo degli Incoterms® è rimasto sostanzialmente invariato.

Come noto, un intervento piuttosto incisivo era avvenuto nel 2010, attraverso l'eliminazione di alcuni dei termini di resa ritenuti ormai scarsamente impiegati e potenzialmente forieri di difficoltà operative, e l'introduzione di alcuni termini di resa nuovi, in particolare nell'ambito del gruppo D.

Per l'edizione 2020 si è ritenuto di non modificare il numero complessivo dei termini di resa, che restano dunque 11, lasciando immutata anche la ripartizione tra i termini utilizzabili per qualunque tipologia di trasporto, e quelli utilizzabili invece per il solo trasporto marittimo (FAS, FOB, CFR, CIF).

Resta ferma inoltre l'impostazione fondamentale secondo cui gli Incoterms® disciplinano l'assunzione di obbligazioni rischi e costi nascenti dal contratto di vendita internazionale, senza disciplinare in alcun modo numerosi elementi fondamentali del contratto, quali forma, validità, legge applicabile, conseguenze dell'inadempimento, trasferimento della proprietà.

L'introduzione agli Incoterms® 2020 ribadisce tra l'altro che tra gli elementi esclusi vanno annoverati anche le implicazioni nascenti da limitazioni o proibizioni all'export ed all'import, e le situazioni di force majeure ed *hardship*, come noto di grande rilievo nel commercio internazionale soprattutto nell'attuale congiuntura geopolitica, ed oggetto di diverse pubblicazioni della Camera di Commercio Internazionale.

Come tutte le precedenti versioni gli Incoterms® infine conservano naturalmente la loro natura strettamente pattizia: essi trovano applicazione solo se e in quanto richiamati dalle parti.

La resa Ex Works

Durante i lavori di revisione dell'edizione 2020 si è discusso (come già in passato) della possibilità di abbandonare il termine di resa Ex Works, molto familiare agli operatori italiani e largamente diffuso nella prassi contrattuale delle nostre imprese, ma scarsamente impiegato altrove, perché ritenuto solo apparentemente protettivo per il venditore ed in realtà foriero di alcuni problemi pratici e controindicazioni.

La spinta ad un graduale abbandono della resa Ex Works proviene da tempo soprattutto da paesi scandinavi e nordeuropei, ma anche questa volta è prevalsa la considerazione che non vi fosse ancora una sufficiente uniformità di vedute per l'abbandono definitivo dell'Ex Works, che dunque è presente anche in questa edizione.

Un nuovo Incoterm: DPU Delivery at place unloaded

Un intervento piuttosto significativo è stato realizzato sostituendo la resa DAT introdotta dagli Incoterms® 2010 con il nuovo termine di resa DPU.

Le consultazioni avvenute con i vari gruppi di lavoro e comitati nazionali hanno confermato che la resa DAT ha avuto - a seguito della introduzione nel 2010 - un'accoglienza ampiamente favorevole e trovato larga diffusione, soprattutto in relazione

al trasporto di merce in container, dove per definizione il luogo di destinazione è un terminal container.

La resa DAT viene inoltre ampiamente utilizzata per l'esportazione di prodotti quali macchinari o impianti, o carichi eccezionali, nelle quali l'esportatore di regola ha la necessità di gestire in modo diretto tutte le operazioni di movimentazione e sbarco e posa a terra, che sono complesse e cruciali per la tutela del carico.

La modifica è stata determinata dalla constatazione che era invalsa nella prassi la convinzione che l'Incoterm DAT fosse utilizzabile solo in caso di consegna nell'ambito di un terminal portuale.

Va detto che la nota introduttiva ed esplicativa dell'Incoterm DAT negli Incoterms® 2010 precisa che la definizione "terminal" deve intendersi riferita a qualunque luogo di consegna, coperto o meno, con la possibilità che tale luogo non coincida dunque necessariamente con un terminal portuale.

La revisione realizzata con l'adozione dell'Incoterm DPU ha avuto il senso di esplicitare al massimo grado l'ampiezza di opzioni offerte alle parti per la individuazione del luogo di consegna.

Per il resto la resa DPU deve ritenersi a tutti gli effetti equivalente alla precedente DAT, per cui la consegna viene realizzata con la messa a disposizione della merce scaricata al luogo prescelta (mentre nella resa DAP la merce viene consegnata ancora caricata sul mezzo che ha eseguito il trasporto, per cui è a carico di parte acquirente l'organizzazione di tutte le operazioni necessarie al posizionamento a terra).



PUBBLICATA UFFICIALMENTE LA NUOVA EDIZIONE 2020 DEGLI INCOTERMS®

Gli obblighi delle parti con riguardo al trasporto della merce.

In relazione alle obbligazioni relative al trasporto della merce è stata introdotta qualche modifica non trascurabile.

Innanzitutto, si è precisato che la parte che è tenuta all'organizzatore del trasporto può provvedervi direttamente senza necessariamente avvalersi dei servizi di un terzo.

Si è preso atto in sostanza che nella prassi avviene con frequenza che venditore o compratore curino in modo diretto l'esecuzione del trasporto, soprattutto quando si tratta di soggetti strutturati e grandi dimensioni che dispongono di mezzi di trasporto e realizzano in autonomia tutta l'attività logistica.

Significativa è poi la modifica introdotta per la resa FCA, per la quale si è previsto (alla sezione A6/B6) che qualora l'Incoterm venga impiegato nell'ambito di un contratto di vendita che implica il trasporto della merce via mare le parti possono pattuire che il compratore dia istruzioni al vettore marittimo di rilasciare una polizza di carico "on board" (ossia recante l'annotazione che la merce è stata caricata a bordo) al venditore, con conseguente obbligo del venditore di consegnare la polizza a parte acquirente (di regola attraverso la banca impiegata per la negoziazione della lettera di credito o per il ricevimento della documentazione).

L'esperienza dei prossimi anni permetterà di comprendere come la novità possa funzionare in concreto (ed è possibile in effetti

che ci sarà qualche complessità sul piano operativo) considerato che con la resa FCA la consegna viene realizzata al momento dell'affidamento al vettore scelto da parte acquirente, e tale momento di regola precede quello della caricazione a bordo della nave (coincidendo con la caricazione a bordo del mezzo che esegue la tratta terrestre).

Resta in ogni caso fermo il principio per cui il rischio di danneggiamento della merce viene trasferito sul compratore dal momento della consegna al vettore, e dunque eventuali avarie o sottrazioni del carico nel corso del trasporto terrestre o della movimentazione che precedono la caricazione a bordo e della emissione della polizza di carico sono a carico di parte acquirente.

Le modifiche introdotte per gli obblighi di copertura assicurativa

Come noto, in tutte le precedenti edizioni degli Incoterms® si è ribadita l'impostazione secondo cui per le rese che pongono a carico del venditore la stipulazione della copertura assicurativa (ossia CIF e CIP) deve trattarsi di una copertura minima.

Nella edizione 2010 si è fatto espresso riferimento, quale parametro per valutare l'adeguatezza della copertura, alla clausola C delle *Institute Cargo Clauses* (che nella precedente versione del 2000 erano menzionate, ma senza espresso riferimento al clausolario C).

La previsione di un obbligo limitato alla copertura minima è stata spiegata alla luce della possibilità che

ha il compratore di chiedere un *upgrade* con il ricorso alle *Institute Cargo Clauses (A)* (le cd. *all risks*) o (B), oppure alle *War o Strike Clauses*.

In tal caso tuttavia parte acquirente deve farne richiesta espressa al venditore, e fornire ogni dato o informazione necessaria per la stipulazione della copertura supplementare. L'obbligo in capo al venditore di stipulare una copertura minima ha conseguenze di rilievo, spesso sottovalutate nella pratica.

Mentre infatti la copertura offerta dalle ICC A è tendenzialmente la più estesa possibile, quella derivante dal richiamo alle ICC C è molto diversa come tipologia e filosofia.

Le polizze "all risks" operano infatti tendenzialmente come strumenti per l'assicurazione di una universalità di rischi, circoscrivendo l'ambito di copertura da esse offerto attraverso alcune specifiche ipotesi di esclusione; al contrario, le ICC (B) e (C) sono invece su base "named perils", ossia individuano alcuni rischi precisi per i quali sussiste la copertura, che ha dunque un ambito molto più circoscritto.

Nella nuova edizione 2020 si è invece previsto che in caso di adozione di una resa CIP la copertura assicurativa che il venditore è tenuto a garantire è quella *all risks*, che il venditore sarà dunque tenuto a stipulare (rispondendo eventualmente dai danni che dovessero derivare dalla inadeguatezza della copertura) anche qualora non vi sia alcuna richiesta specifica da parte del compratore.



DECARBONIZATION IN SHIPPING AND THE 'ZERO EMISSION VESSEL 2030' INITIATIVES

di ROBERTO SPANU

Senior Risk Engineer Marine at Swisse Re Corporate Solutions



The Paris Agreement is an agreement within the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), dealing with greenhouse-gas-emissions mitigation, adaptation, and finance, that become effective on 4th November 2016.

The Paris Agreement's long-term goal is to keep the increase in global average temperature to well below 2°C above pre-industrial levels; and to limit the increase to 1.5 °C, since this would substantially reduce the risks and effects of climate change.

Consistent with the Paris Agreement temperature goals, the International Maritime Organization set up its own Initial Strategy to reduce the total annual GHG emissions from international shipping by at least 50% by 2050 compared to 2008, while, at the same time, pursuing efforts towards phasing them out entirely ⁽¹⁾.

The established roadmap, approved at MEPC 72, identified that a revised strategy shall have to be adopted in 2023.

Among the several identified measures on matters related to the reduction of GHG emissions from ship, short/mid and long-term initiatives have been considered.

SHORT-TERM

Initiate research and development activities addressing ma-

rine propulsion, alternative low-carbon and zero-carbon fuels, and innovative technologies to further enhance the energy efficiency of ships and establish an International Maritime Research Board to coordinate and oversee these R&D efforts (*point 4.7.9 of the above-mentioned Resolution*);

incentives for first movers to develop and take up new technologies (*point 4.7.10*).

MID-TERM

Implementation program for the effective uptake of alternative low-carbon and zero-carbon fuels, including update of national actions plans to specifically consider such fuels (*point 4.8.1*);

LONG-TERM

Pursue the development and provision of zero-carbon or fossil-free fuels to enable the shipping sector to assess and consider decarbonization in the second half of the century (*point 4.9.1*).

Global Maritime Forum

In October 2018, the Global Maritime Forum launched the 'CEO Call to Action Initiative', by summoning more than 50 maritime leaders and financial institutions committed to lead by example in a shift to low carbon economy in support to IMO Strategy ⁽²⁾.

Signatory Companies recommended that the core principles of the 'Roadmap' have to be:

ambitious: the strategy should be

consistently in line with the Paris agreement's temperature goals; predictable: Regulations should provide long-term certainty for financiers, builders, owners and charterers to make the required investments in low-carbon technologies

And, among the other things,

urgent: certain mid- and long-term measures will require work to commence prior to 2023, including the development of zero-emission fuels to enable implementation of decarbonization solutions by 2030.

The Davos Mandate

On 22 January 2019, a private CEOs session was organized in collaboration with the Global Maritime Forum, the Friends of Ocean Action and the Future of Mobility System of the World Economic Forum.

This session engaged stakeholders from across the value chain – from shipowners to fuel suppliers – to explore how they can co-create an industry roadmap that engages the full value chain on the transition to a decarbonized future, and how this can be brought to reality at an industry-wide scale.

(1) Annex 11 to Resolution MEPC.304(72) adopted on 13 April 2018 - Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships.

(2) <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2018/11/Call-to-action-in-support-of-decarbonization.pdf>



DECARBONIZATION IN SHIPPING AND THE 'ZERO EMISSION VESSEL 2030' INITIATIVES *segue*

It was agreed that a deeper understanding of zero-emission fuels and associated infrastructure is required by the industry, and the availability of zero emission fuels was identified as a key risk to decarbonization of shipping.

'Getting to Zero' Coalition Initiative

Based on these activities, the Global Maritime Forum, the World Economic Forum, and Friends of Ocean Action, together with University College London and Environmental Defense Fund Europe as knowledge partners, built up a leadership group committed to deliver commercially-viable, trans-oceanic (deep sea) zero-emission vessels (ZEV), associated infrastructure, and fuel supply by 2030.

The Coalition was convened for the first time in Geneva on 7 June 2019, attended by different actors, including but not limited to Ship-

owners, Charterers and cargo owners, Banks & shipping finance, National & regional governments, Marine Insurers, etc.

During the workshop on 7 June, participants created a draft 'roadmap' with four parallel "Swim lanes", bearing in mind that the initiative shall cover the whole chain, from fuel production to storage and use on board

1. Commercial viability of ZEVs
2. De-risking of bold action by early adopters
3. Creation of an enabling policy environment
4. Catalysing partnerships to deliver demonstrations.

Discussions finalized several ideas and activities ; some of them will have direct impact on the shipping industry (thus to the associated risks of casualties) and, consequently, on the marine insurance, both cargo and H&M, specifically as far as concern the safe transportation of future type

of fuels (such as ammonia, biofuels, methanol, hydrogen) the bunkering operations, their storage on board and, finally the usage on vessels' engines.

Sustainable fuels – Safety Considerations

Different solutions have different benefits for different types of ships. It is important that zero-carbon solutions are not only viable from a commercial perspective, but also technically feasible and can be safely adopted and operated.

Compared to fossil fuels, around which the shipping industry has had decades to optimize the design, maintenance and operation of the shipping system, the introduction of zero-carbon fuels and associated technologies brings new safety risks that need to be mitigated or managed.

Safety standards will be achieved through rigorous hazard studies.

FUEL	EXAMPLES OF CHARACTERISTICS AND CRITICALITIES
Ammonia	Ammonia has a slow flame speed, which means when used in internal combustion engines it generally requires another combustion medium. Release and leakages in internal combustion engines may result in fires and explosions
Biofuels	Functionally they are equivalent to petroleum-derived fuels and compatible with existing infrastructure and machinery. Biodiesels such as fatty acid methyl ester (FAME) can function as a drop-in but they have a lower boiling point and viscosity and higher flashpoint compared to a petroleum-derived diesel, which means it degrades quickly in water and has a high cloud point, likely to result in filter clogging and poor fuel flow at low temperatures.
Methanol	It is a neutrally buoyant fuel which is highly toxic with an invisible flame. It is considered a low flashpoint fuel (11°C - 12°C). Water solubility makes it impossible to remove water that may have entered the fuel stream during bunkering, affecting energy density and combustion quality. It is highly toxic to human health.
Hydrogen	Compared with other flammable gases, it has a wider flammability limit, low ignition energy and high flame velocity with an invisible flame during combustion. Its high flame velocity can result in detonation in confined spaces. High pressure releases (leakage, venting) of compressed hydrogen can result in auto-ignition (spontaneous ignition). Liquefied hydrogen leakage (-253°C) can be catastrophic for unprotected steel structures (immediate loss of toughness ^(*) and embrittlement of carbon steel)
Batteries	There is a wide variation of battery chemistries, design and construction. Even with Lithium-Ion types, there are a number of distinct chemistries, architectures and manufacturing employed, requiring specific regulations and testing requirements to mitigate against specific failure modes. Thermal runaway remains a prominent failure mode, originating from crushing, damage, overcharging, over-depletion, shorting fault events. Battery failure consequences include venting of toxic, flammable gas, fire and explosion
Fuel Cells	The main hazards with fuel cells result from uncontrolled reactions, loss of containment of fuels and side reactions.

(*) toughness is the ability of a material to absorb energy and plastically deform without fracturing



DECARBONIZATION IN SHIPPING AND THE 'ZERO EMISSION VESSEL 2030' INITIATIVES

To ensure safety, different and more sophisticated equipment and safeguards are needed. These require greater knowledge and skill to design, manufacture, inspect, install, commission, survey, operate and maintain.

Decarbonization in shipping - Ongoing initiatives

MAERSK SET AMBITIOUS NET ZERO CO2 EMISSION TARGET BY 2050

In September 2019, the Danish conglomerate A.P. Moller-Maersk, owner of the world's largest shipping line, unveiled a major new climate initiative that sets an ambitious goal of becoming carbon neutral by 2050.

In order to achieve this goal, Maersk says it will invest significant resources over the next 5 to 10 years on innovation and technology that supports its decarbonization plan, which includes developing a commercially viable net zero CO2 emission vessel as soon as 2030. Maersk said the initiative is aimed at accelerating the transition to carbon neutral

shipping, and it is calling for strong industry involvement.

NYK UNVEILS ZERO-EMISSION PURE CAR AND TRUCK CARRIER CONCEPT

Japanese shipping company NYK has unveiled plans for a zero-emission Pure Car and Truck Carrier (PCTC) that could help the group achieve its long-term decarbonization goals.

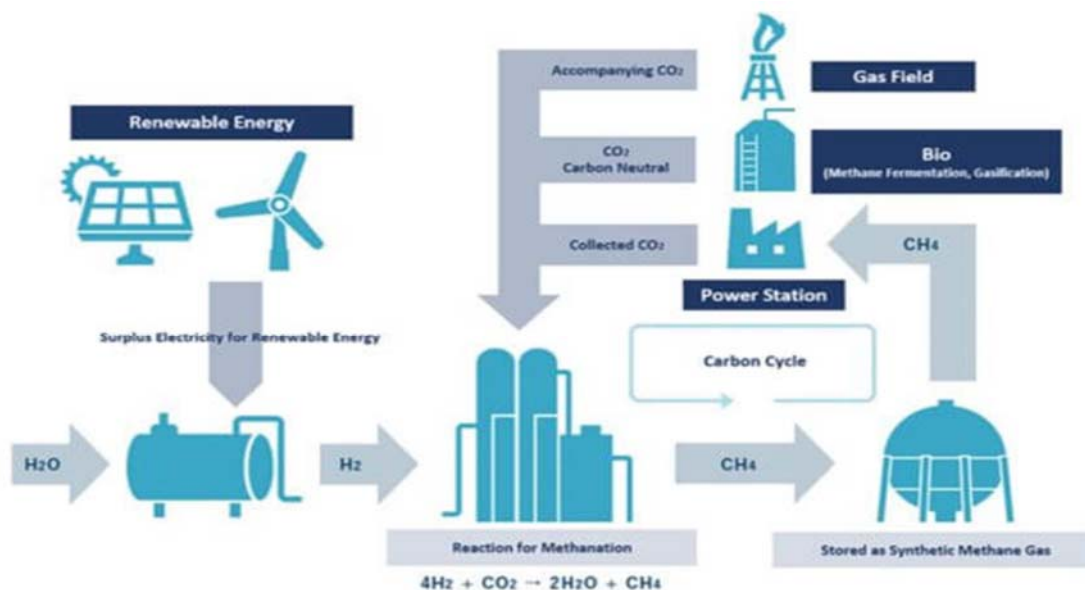
The NYK Super Eco Ship 2050 is designed as a 2050-model PCTC. According to NYK, the concept would only require 70% of the power needed to operate compared to a conventional PCTC thanks to an optimized hull to decrease water friction, reduced weight, and fuel cells for electric propulsion.

Instead of fossil fuels, power for the ship would come from solar energy and hydrogen produced from renewable energy sources, all of which would lead to a reduction of CO2 by 100 percent, thereby resulting in a zero-emission vessel.

MOL LAUNCHES A WORKING GROUP FOR ZERO EMISSION ALTERNATIVE FUEL

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) announced that it has joined the Carbon Capture & Reuse (CCR) Study Group and launched the "Cross-industrial Working Group Related to Zero-Emission Alternative Ship Fuels." The working group aims to reduce carbon dioxide (CO2) emissions in international shipping's value chains by using synthetic methane (methanation fuel) as an alternative to fossil fuel, the current mainstream fuel for merchant vessels. Synthetic methane is generated by methanation technology that combines CO2 with renewable energy-derived hydrogen. There is no doubt that the shipping industry needs to decarbonize, but the hazards and risks that zero-carbon fuels and technologies present shall have not to be underestimated.

It must be ensured that safety standards are maintained or enhanced where possible.



< Original Source: CCR Workshop website >

Image Credit: mol.co.jp



STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK

by HANS FRANS

*Co-founder and Operations Director at DPS
International Loss Adjusters & Surveyors and IUMI IPP*



Introduction

Storage risk is to a large extent an underestimated risk in the marine cargo book of business. Once the business is signed, most of the time there is no further news, unless it is bad news.

Recently, the Qingdao misappropriation and the Tianjin explosion have brought the topic in the focus of attention.

How to determine storage risk exposure?

We could start by dividing the world in 'risk zones' with

information about the natural catastrophes.

Or we could search for the location on Google maps and check the warehouse certification.

It is a good start to have a general indication, but it is still very much a virtual assessment.

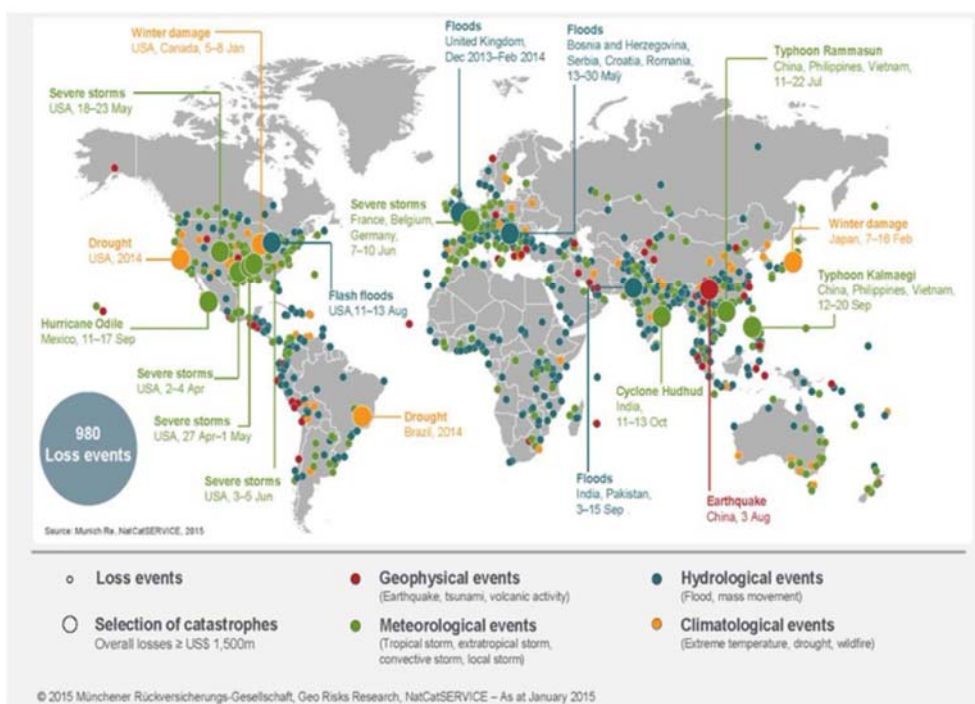
To make the job complete and actually check the risk in its particular environment, an on-site inspection is essential.

Another reason for doing our field work is, that for ships we have the IMO to set out safety rules, but for warehouses I do not know of any similar organization.

The reason probably is that warehouses are more bound by national or local safety regulations.

So how do we go about our business?

NatCatSERVICE
Loss events worldwide 2014
Geographical overview





STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

Risk assessment method

Let us first see what method we may use in order to assess or rate a storage risk. Classic risk rating is based on the following formula.

A risk is the probability multiplied by the severity or consequence of the event. It is not exactly Einstein, but it helps to consider

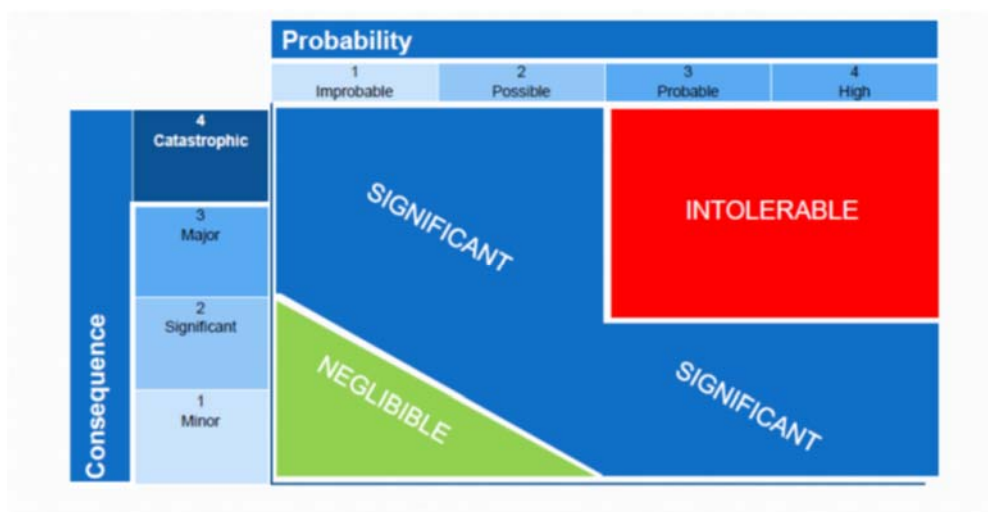
the storage risk for different types of cargo, in different situations.

In the pic below we have rated probability and consequence from 1 to 4.

Therefore, for the highest probability and consequence there will be score 16, which is then defined as an 'intolerable' risk.

For the lowest probability and consequence, there will be score 1, which can be defined as a 'negligible' risk.

Based on the total scores, we may then define a red zone for intolerable or substantial risks, a green zone for negligible risks and a white zone for anything in between (let us say: significant).



We can put this into practice by means of two examples.

The first one refers to a substantial risk. A holed roof scores 4 for probability (the rain cannot be controlled, so leakage is highly probable) and 3 for severity (wet cargo is always most difficult to deal with). Score 12 makes it a substantial risk: we are in the red zone.

The second example is for a minor risk.

High stacking on racks scores 2 for probability (incidents are 'possible') and 2 or 1 for severity (significant to minor depending on how well the risk is managed).

We are in the green zone.

What should be clear from these examples is that you cannot manage the rain, but you can manage your warehouse staff.

When risks are rated as above mentioned, two main factors should be taken into account: the type of cargo and the geographical area.

Example : Substantial/Intolerable Risk



Example : Minor Risk





STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

Assessment Factors

First of all, the type of cargo makes a difference as to how you rate certain risks.

1. TYPE OF CARGO

For example, the security precautions against theft should be evaluated differently for storage of cotton or storage of mobile phones.

If you would evaluate the security of the cotton warehouse as strictly as the mobile phone storage, it would end up in the red zone – where I think for security it should not belong.

When considering fire safety precautions, the type of cargo should also be taken into account. For instance, the fire risk for cotton in bales should be assessed differently than fire risk for steel coils as both cargoes respond differently to fire.

As an indication for what fire precautions should be taken for a certain cargo, one of the parameters is the auto-ignition temperature (or *kindling point*) of the cargo. This is the temperature at which the cargo will catch fire itself when being exposed to heat or a flame.

The question is: which of the following goods has the lowest auto-ignition temperature (or in other words, which of these will catch fire the easiest when exposed to heat)?

- a. Grain/Sugar Dust (490/480°C)
- b. Aluminium Powder (760°C)
- c. Cotton (dry) (407°C)
- d. Petcoke (670°C)
- e. Polyester Fabrics (510°C)

Answer: c. Cotton

2. GEOGRAPHICAL AREA

The second important factor influencing the rating is the geographical area.

From our experience with the storage of commodities such as grains and cotton, it is clear that crops are most of the time stored close to the place where they are harvested and collected.

These are for warehousing standards not the most resourceful places in the world. And so, for instance, the budget of the warehouse may simply not allow to install sprinklers or automatic fire alarms.

In such places, if you want to insure the risk, you will need to determine what will be the 'minimum requirements' or 'best practice' relative to the circumstances.

And best practice is what we investigate during our on-site inspections.

What follows now are the main risks that are evaluated.

Storage Risks

1. BUILDING CONSTRUCTION

The first, most obvious one is the building construction. What I should emphasize here is, that we do not carry out a 'property' assessment or an engineering job on the construction features themselves. We only look at a building in function of the risk it may present to the cargo being stored.

For example, we come across a lot of warehouses with wooden roof constructions for storage of grains. In such cases, we actually will check whether the wood is

treated properly with a fire-resistant solution, but that is as far as we would probably go into construction matters.

Of course, we do check whether windows, skylights, electric wiring and heating system are all properly maintained and are not a threat for the cargo stored, but we can only report the obvious defects or failures.

As a footnote here, it is also important to report the exact place of storage inside the building. For example, basement storage presents a higher risk of flooding, storage on the third floor may present a higher fire risk as it will be an obstruction for evacuation of the cargo.

2. FIRE RISK

The most important storage risk is the fire risk. A good way to start is to verify compliance of the warehouse to the local fire safety regulations. But even if the warehouse complies to the rules on paper, it is still important to verify whether in practice the precautions are adequate for the cargo being stored.

This is necessary in order to determine the Probable Maximum Loss (PML). The PML normally indicates the maximum loss that may occur with all fire protection and fighting means (private and public) fully operational. So, during our inspection we verify the operational condition of the firefighting means.

What we first do is divide the storage location into 'fire divisions' (these are storage sections divided by fire walls or sufficient space between buildings, not connected by conveyors, underground galleries or other).



STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

For these sections we then define the adequacy of the first firefighting means (portable fire extinguishers, hoses, hydrants, pumps, sprinklers) and also the fire detection systems (fire alarms and smoke detectors).

Typical problems may be:

- expired portable fire extinguishers, and
- lack of water or insufficient pressure to pump in case of fire.

It is always better to ask the management when the last fire drill took place and to test in case of doubt.

Also external factors are important to verify. For example, whether there is a 'No Smoking' policy, whether hazardous material is kept stored in the vicinity of the cargo, and also whether there is free access to fire extinguishers and hydrants.

Finally, intervention time of the local fire brigade can be checked, but we are mainly concerned with the firefighting means of the warehouse itself.

3. FLOODING RISK

Next on our list is the risk of flooding.

This is mostly related to the construction of the building and its location close to a river or the sea.

The construction of the building, where the pipes collecting rain water were running through the warehouse in an overhead pipe arrangement.

However, here are a few less obvious examples of flooding risks related to rain.

3.3. Flooding Risk - Drainage



The pictures show the importance of drainage. On the left, the grounds surrounding the warehouse were found saturated with rain water. The second picture shows that one of the entrances was lower than ground level and drainage facilities rather poor. So, the probability of flooding was rated high.

3.3. Flooding Risk – Overhead Pipe Arrangement



The second example shows a problem with the construction of the building, where the pipes collecting rain water were running through the warehouse in an overhead pipe arrangement. They could not handle the water pressure and even after attempted repairs, this continued to be a problem (*the pictures were taken when the incident re-occurred after first attempted repairs*). After the second incident they made the pipes run outside of the building. This is one of the problems that cannot be detected when carrying out a warehouse inspection. In our report it is just a ticking box saying 'overhead pipe arrangement: yes or no (*it is not that we can run a test on this during our survey*)'. But as you can see, the related risk should be rated significant due to the possible consequence



STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

4. SECURITY

What we may all like to have is the ‘state of the art’ storage places with entry scanning systems and cages for high value cargo, but often the reality is different.

Very often you find quite different standards in the same area. As an illustration for different standards I have selected a few pictures.

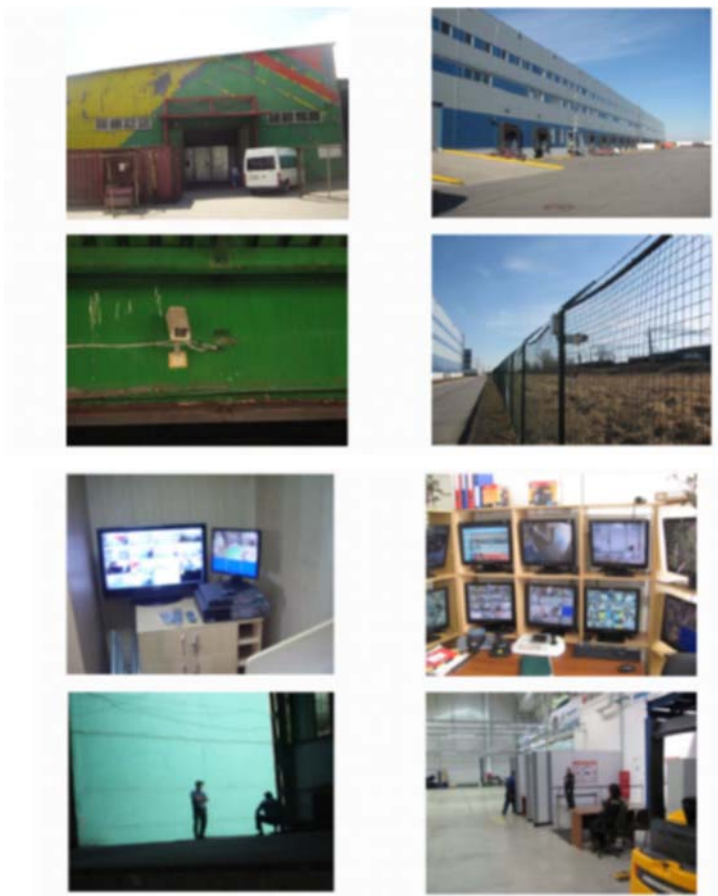
On the left-hand side, a rather ‘substandard’ level of security is shown; on the right-hand side a ‘top level’ of security is shown. Both warehouses were for storage of electronics. One is in Kazakhstan, the other is in Russia.

In a few steps you can see:

- That the building layout and access to the building is quite different;
- CCTV camera looks dodgy on the left side, while on the right side they even have sensors to detect anyone who will try to cut or climb the fence;
- As far as the CCTV Monitoring rooms of both warehouses are concerned, you can see that the guards in Almaty have time to talk, while the guards in St. Petersburg are scanning visitors.

So, what usually is regarded as the same or a similar geographical area, may prove to give quite different inspection results. Therefore, it is essential to always double check where you are storing your valuables.

Especially for High Value Theft Targeted cargo (electronics, computers, phones), security



systems can be very sophisticated, including: movement sensors, intruder alarms, special anti-theft locking systems, automatic emergency connection to police forces, etc.

But each system may have its flaw and then there is always the human element.

5. INVENTORY/MANAGEMENT

Naturally, it is important to check how well the different risks are managed.

In particular to cargo stocks, there is also a need to check the inventory system. A proper stock control can be important

for bulk cargoes and commodities.

For electronics or other consumer goods there is usually a rather rigid registration system with traceability. For bulk commodities this is not the case and this increases the risk of misappropriation (that I will write about later).

The management or housekeeping of a warehouse may be a vital factor to rate your risk. A good example is garbage management: welding works and empty wooden boxes can be a recipe for disaster.



STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

A lot of fires result from unsafe welding practices during construction or repair works. So, it is better to verify whether the warehouse management has a safety procedure for hot works (or 'welding works').

Proper management of a warehouse is one of the things you can only check on-site. This cannot be done based on information you collect from Google maps or certificates confirming that all standards are met.

Natural Calamities/Disasters

What we cannot see during inspection, but is nevertheless often asked to report, is the risk for any natural disasters that may occur (such as Hurricane, Flooding, Earthquake and Snow) As yourselves, we also need to collect such information from the available statistics and databases.

In Russia, one of our key operational areas, the question is often raised about snow.

However, we have come across very few cases where snow caused the actual damage.

The picture above, on the left shows a weak roof construction, rather than excessive snow.

Constructions in Russia are considered to be built to hold the usual amount snow. So, unless you store vulnerable equipment outside (which you can see on the right), snow in Russia should not be regarded as an unacceptable risk.

Finally, on the subject of calamities, and to put things to extremes, we could even



consider the risk of a meteor impact.

Actually, there was one recently near Chelyabinsk in 2013, which caused damage to buildings and injured about 1,000 persons. But the chances that this happens to your cargo are very slim.

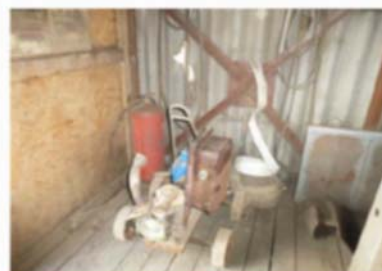
Minimum Requirements

As mentioned earlier, if the warehouse is located where there are insufficient means to comply to certain standards, we can suggest to set minimum requirements for certain areas.

The first example (bottom page) is a warehouse in south of Russia, clockwise you can see:

- fire detection system
- water reservoir with standpipe
- box with firefighting tools
- fire extinguisher

Due to lack of means, this is unfortunately not uncommon in that area. Going back to our assessment method, would you place the fire risk here in the red, the white or the green zone? What minimum requirements do we impose here to make the risk more or less acceptable?





STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK *segue*

The second example concerns an ‘auditive fire alarm’ (as it was eloquently described by our surveyor). It is in any case a ‘manual’ alarm; in case of fire you actually have to ‘sound the bell’. Should we insist on automatic fire alarms to make the risk acceptable here?



The third example is the most obvious one.

In India we found following firefighting means for a storage place holding 4000 tons of cotton.

The ‘water reservoirs’ consisted of blue plastic drums holding 200l of water, the fire hoses were ordinary garden hoses. For sure, everyone will understand this is below any minimum requirements.

What I wanted to show with these examples is that sometimes it is



not so easy to pin down the minimum safety requirements in certain parts of the world. Also, it may depend on the point of view. A warehouse operator without money, looks at a risk differently than an underwriter (*who may be without money when he writes the business*).

It is then important to exchange points of view in order to come to a common conclusion on the risk: ‘to accept or not to accept’, that’s the question.

A case study based on one of the misappropriations we have investigated

What in any case is no longer acceptable in the overall cargo loss ratios, is the amount of money paid out on misappropriation losses.

The example is from the commodity trade.

On the one hand we have a commodity trader analysing the market to find the right moment to buy or sell. So he is focussed on the best market conditions.

On the other hand, there is the warehouse operator or bailee, who is under contract to store and release the goods when the right market conditions are there.

What binds them is a warehouse certificate, by means of which the warehouse operator pledges to hold the Trader’s cargo until the shipping order is given.

Now this is what happened.



01.07.2013	The Trader enters into a storage agreement with the Bailee
27.07.2013 28.01.2014	During 6 months the Trader buys 20,000 mT of grain and stores them at the warehouse. The operator gives him the necessary warehouse certificates, so the Trader decides not to send in the Surveyor yet.
31.03.2014	The Trader wants to sell and sends his Surveyor to confirm the presence of cargo. More than the available quantity is available, so the surveyor confirms.
14.04.2014	The Trader asks to release cargo to his buyer. But... the Bailee informs the Trader that he cannot ship the cargo as the railway tracks require repairs
19.05.2014	The Trader asks again to release the cargo. But... the Bailee informs that the warehouse roof is damaged and the cargo is wet. The Bailee offers to pay back the Trader, but the Trader refuses as he has a buyer waiting for grain.
19.05.2014	The Trader immediately sends in his surveyor, who confirms presence of rather significant volumes of grains; no wet cargo was found at all. Strange...
30.06.2014	By now the Trader is one year in business with the warehouse operator. It is time to prolong the storage agreement. However, the Bailee never returns the signed contract. Starting from here, things go from bad to worse.
31.08.2014	There is a last attempt to send in the Surveyor, who once again confirms there is enough cargo to trade. After this date, the surveyor is no longer allowed to the premises.
28.10.2014	The Trader decides to try his luck and he asks for release of his cargo, but the Bailee informs that the cargo has been destroyed.
01.12.2014	So finally, in December 2014 the Trader applies to Arbitration to claim a loss of about 3 million USD



STORAGE RISK EXPOSURE – A REALITY CHECK

This is becoming a ‘classic case’ where the warehouse operator issues double warehouse certificates to different clients for the same cargo. So it is really a matter of ‘first comes, first served’.

There are ways to try and fight this type of fraud.

In my opinion, a proper pre-risk assessment, a first stock intake inspection and regular stock controls during the trading period, may already help a lot.

Conclusion

In a ‘nutshell’ what do we take away from all this?

- The type of cargo and

geographical area are important factors to assess a risk on-site and set minimum requirements for storage places.

- The way a risk is managed is important to categorize or rate it as acceptable or not acceptable.
- Risk Management is a joint effort; surveyors do not have ‘the golden truth’. Different elements can be considered to weigh certain storage risks in a particular environment. This requires transparency and open communication from all parties on how a storage

risk is presented and regarded.

Finally, to estimate the chances of a meteor impact, the available data are incomplete, because not all potential impacts can be spotted even by the most expensive and advanced telescopes.

But for our warehouse risk, all we really need is: ‘More boots on the ground!’



DPS INTERNATIONAL LOSS ADJUSTERS & SURVEYORS

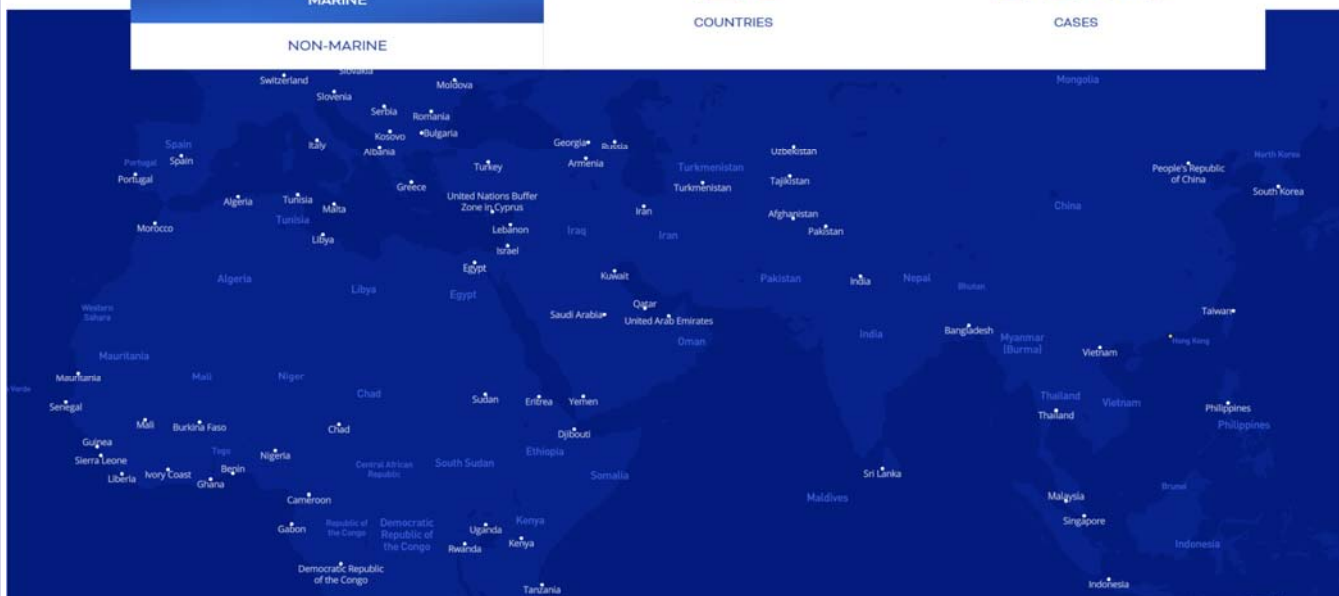
FRUIT
MARINE
NON-MARINE

125

COUNTRIES

2 294

CASES





DRONI: LA NUOVA DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE

di DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



Nel corrente anno l'Unione Europea ha adottato una serie di dettagliate norme sulla disciplina per l'utilizzo dei droni (*rectius*, APR aeromobili a pilotaggio remoto o UAS, *unmanned aircraft systems*), sulla scorta del regolamento di base n. 1139/2018 /UE (si veda MAT, luglio 2018, n. 3), inerente alla aviazione civile e, nello specifico, alla riforma dell'EASA (European Union Aviation Safety Agency).

Infatti, l'11 giugno 2019 è apparsa sulla gazzetta ufficiale n.1 52 dell'Unione Europea la pubblicazione del regolamento di esecuzione della Commissione (UE/2019/947, del 24 maggio '19) che, perseguendo un approccio incardinato sui rischi e sul principio di proporzionalità, ha introdotto inedite "regole e procedure per l'esercizio dei suddetti mezzi aerei senza equipaggio", necessarie a garantire che il relativo traffico possa svolgersi in modo sicuro e protetto.

Deve premettersi che la maggior parte delle tipologie dei droni destinate delle disposizioni contemplate nel predetto atto esecutivo appartengono prevalentemente al mercato della produzione di massa e sottostanno a un numero relativamente esiguo di requisiti, come la registrazione e l'identificazione elettronica.

A nostro avviso è stato raggiunto un risultato fondamentale, richiamato peraltro dalla "Strategia per l'aviazione" (COM(2019) 120 final

del 1 marzo 2019), che ripropone, negli intenti ambiziosi del legislatore europeo - come autentico *leitmotiv* dell'intero impianto della novella - il mantenimento dei massimi standard di *safety* e - beninteso - di *security*, non disgiunti dal sostegno alla competitività dell'industria aeronautica del settore.

Senonché, muovendo la nostra attenzione sui principi ispiratori della riforma, si evince il chiaro tentativo di pervenire ad una sostanziale equiparazione tra i droni - indipendentemente dalla loro massa - e gli aeromobili con equipaggio (sia aerei che elicotteri), attesa la rispettiva capacità di operare all'interno del medesimo spazio aereo del cielo unico europeo.

Pertanto, quale automatico corollario ne discende che, per quanto attiene all'aviazione con equipaggio, l'attuazione uniforme di regole e la conformità alle stesse debba, *mutatis mutandis*, doverosamente riguardare gli operatori dei droni e le corrispondenti operazioni.

Difatti, secondo il dettato del regolamento UE/1139/2018, il summenzionato atto di esecuzione n. 947 s'impenna su una ricercata elaborazione di mirati provvedimenti legislativi che, invero, attengono ai più differenti aspetti dell'aviazione senza equipaggio, ovverosia dall'esercizio degli aeromobili alle competenze dei piloti remoti, dalla valutazione del rischio operativo all'aeronavigabilità.

A tal proposito, tenuto conto della complessa gamma di attività con-

sentite ai droni dalla moderna ingegneria avionica, e in vista di garantire la sicurezza personale, il legislatore ha ritenuto oltremodo opportuno fissare proprio i requisiti concernenti l'aeronavigabilità nei confronti sia delle organizzazioni che dei soggetti comunque coinvolti nell'esercizio di APR.

E' appena il caso di annotare che, sul solco delle novità non affatto marginali riguardanti i tipi di categorie associate alle operazioni praticabili mediante i droni, l'articolo ne definisce tre, vale a dire "aperta", "specificata" e "certificata".

Orbene, mentre la prima categoria include operazioni riferibili ai più bassi indici di pericolo e conseguentemente esenti da "autorizzazioni preventive" e da "dichiarazioni", la categoria "specificata" registra altre operazioni assoggettate necessariamente allo svolgimento di una valutazione approfondita dei rischi nonché all'adempimento dei predetti atti amministrativi prodromici.

Pur tuttavia è stato previsto un sistema di "dichiarazioni" in favore degli operatori dei droni che dovrebbe potenzialmente agevolare l'applicazione delle regole in argomento, nel caso di operazioni a basso rischio svolte nella categoria "specificata" e per la quale è stato definito uno "scenario standard" accompagnato da precise misure di attenuazione.

E' richiesta poi l'immatricolazione agli operatori dei droni apparte-



DRONI: LA NUOVA DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE *segue*

nenti alla categoria aperta con massa al decollo pari o superiore a 250 grammi o che in caso di impatto possono trasferire all'essere umano un'energia cinetica superiore a 80 joule o il cui esercizio presenta minacce per la riservatezza (i.e. dotati di sensori capaci di raccogliere dati personali), per la sicurezza o per l'ambiente.

Vero quanto precede in tale ambito rileviamo, inoltre, che gli operatori dei droni di peso inferiore a 25 chilogrammi saranno in grado di volare, stando a quanto puntualmente statuito, senza autorizzazione in determinate condizioni quali, ad esempio, il volo effettuato a distanza dalle persone, ovvero in altezza non superiore a 120 metri, nonché il mantenimento sempre costante della visuale del velivolo da parte dell'operatore (*visual line of sight* -VLOS).

Le operazioni della terza categoria sono subordinate di massima alle norme sulla certificazione dell'operatore e dell'aeromobile nonché sul rilascio di licenze per i piloti remoti.

Va altresì detto che le operazioni or ora esposte ricomprendono peculiari condizioni come il sorvolo di assembramenti di persone, il trasporto di persone o di merci pericolose che possono con ogni evidenza comportare elevati pregiudizi insorgenti per i terzi in caso di incidente o di azioni dolose perpetrate contro la sicurezza pubblica.

Sul versante della disciplina sui "requisiti tecnici", la Commissione ha emanato il 12 marzo 2019 il

regolamento delegato 945/2019/UE (parimenti edito sulla citata gazzetta n. 152) finalizzato a prescrivere le "caratteristiche e le capacità" dei droni e contribuire, fattivamente e senza riserva alcuna, agli investimenti e alla innovazione.

Ciò tenendo presente - a ben vedere - lo stato delle legislazioni nazionali in vigore in modo da favorire un proficuo ed esteso quadro armonizzato generale la cui esigenza risulta oggigiorno fortemente sentita negli Stati membri.

Alla stregua di queste premesse è agevole osservare che tali regole possano costituire soltanto il primo tassello di un più ampio progetto normativo idoneo a assicurare in avvenire operazioni dei droni affidabili, innanzitutto per gli altri utenti dello spazio aereo e delle persone a terra e, nel contempo, ecologicamente sostenibili.

In merito alle finalità dell'anzidetto regolamento è stato opportunamente rilevato dal Commissario ai Trasporti europei che una tale iniziativa potrà di certo apportare un assoluto miglioramento della digitalizzazione e della decarbonizzazione in seno all'economia dell'Unione, rafforzandone la leadership a livello mondiale, anche grazie allo sviluppo di moderne tecnologie e dei servizi impiegati industrialmente nello speciale comparto.

In sintesi, si può affermare che il metodo adottato dalla Commissione nel disegno di una rivisitazione così incisiva in *subjecta materia* s'incentra sostanzialmente sulla applicazione dei più elevati livelli di sicurezza raggiunti tramite il "*risk assessment*" operativo e garantendo normativamente un costante equi-

brio tra gli obblighi dei produttori di droni e dei rispettivi operatori in ossequio ai pertinenti diritti dell'Unione.

Sotto quest'ottica, occorre ricordare che la normativa di cui si ragiona stabilisce per i droni anche la riduzione al minimo del rumore e delle emissioni, non prescindendo dalle condizioni operative e dalle diverse caratteristiche territoriali, come la densità di popolazione dei singoli paesi membri.

In tema di riserva, si precisa ancora che viene lasciata impregiudicata la possibilità agli Stati dell'UE di emanare norme interne per subordinare a determinate condizioni l'esercizio dei droni, quali appunto i succitati campi critici di intervento, attesa la particolare sensibilità di talune zone, quali quelle - solamente per citarne alcune - in cui sono presenti assembramenti di persone, istituti di pena, impianti industriali, sedi di autorità centrali o locali, aree naturali protette o determinate infrastrutture ospedaliere o di trasporto pubblico.

In tale logica i nuovi droni dovranno essere, come dianzi accennato, individualmente identificabili per permettere alle autorità il relativo rapido rintraccio in caso di evenienze.

Infatti, le informazioni relative alla immatricolazione dovranno essere conservate in sistemi nazionali digitali, armonizzati e interoperabili per consentire agli enti competenti un facile accesso e un reciproco scambio tra i paesi europei.

Nella prospettiva di una corretta e tangibile attuazione dei contenuti dello strumento delegato in parola,



DRONI: LA NUOVA DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE *segue*

è stato ritenuto tassativo inserire testualmente, oltre a un cenno sul fisiologico e già pianificato margine di flessibilità, la previsione di adeguate misure transitorie atte a permettere agli Stati membri e alle parti interessate di disporre del tempo sufficiente per adattare le rispettive procedure al nuovo *framework* normativo europeo.

In tale logica il 4 luglio 2019 l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha provveduto ad emanare la bozza di modifica del Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto (emendamento n. 4 edizione n. 2 del 21 maggio 2018) che, giustappunto, scaturisce dalla necessità di anticipare nell'ordinamento nazionale alcuni requisiti derivanti dai nominati due Regolamenti europei (2019/945 e 2019/947), entrambi in forza dal 1° luglio 2019.

Visti i tempi d'implementazione e di transizione ai quali conformarsi, ENAC ha inteso intervenire sulle aree di maggiore disallineamento legislativo, al fine precipuo di accordare la normativa nazionale a quella unionale onde mitigare e ridurre, nella misura del possibile, le problematiche che gli operatori si troveranno ad affrontare nel complesso passaggio applicativo.

Trasferendo l'approfondimento alle modifiche salienti apportate *ex novo*, spicca senz'altro l'eliminazione tra l'uso professionale e quello ricreativo dei droni, l'assegnazione delle operazioni ricreative nel contesto di quelle non critiche per le quali non è richiesta la "dichiarazione", l'obbligo

della sola registrazione per operazioni non critiche in linea con quanto sarà richiesto per la categoria "aperta", l'identificazione del portale "d-flight" quale unico punto di accesso per la registrazione e per la dichiarazione nel caso di operazioni critiche in scenari standard e l'obbligo per la identificazione elettronica da soddisfare alla data di applicabilità del regolamento europeo (1° luglio 2020).

Si aggiunga l'imposizione della registrazione, nel portale "d-flight", per tutti gli operatori con l'esclusione degli operatori ricreativi che operano droni di peso inferiore a 250 grammi, l'estensione dell'obbligo di ottenere l'attestato anche ai piloti di droni di peso superiore a 250 grammi impiegati per uso ricreativo, l'inserimento per alcune classi di droni della possibilità di ottenere un attestato con corsi e esami online e, da ultimo, la semplificazione della sezione relativa alle regole di circolazione che di fatto riduce la casistica per la quale si deve richiedere la riserva dello spazio aereo rimandando ai criteri stabiliti dalla Circolare ATM-09.

Giova comunque avvertire che in effetti questa fattispecie è stata anticipata dall'Enac mediante il provvedimento dell'1/7/2019 volto alla sospensione dei commi 2, 4, 5 e 6 dell'articolo 24 del Regolamento "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto", emendamento 4 edizione n. 2 (cit.).

Del resto appare rilevante focalizzare in questa sede alcuni aspetti regolamentari che l'Enac ha confermato anche nel futuro testo emendato e, segnatamente, quelli concernenti la *security* e i profili assicurativi.

In ordine alle questioni di sicurezza l'operatore deve, *in primis*, adottare adeguate misure a protezione del "sistema aeromobile a pilotaggio remoto (SAPR)" per prevenire atti illeciti durante le operazioni, nonché stabilire procedure tese a impedire l'accesso di personale non autorizzato presso l'area della stazione di controllo o la zona predisposta allo stivaggio del sistema stesso.

Nel novero di siffatte cautele - obiettivamente da considerarsi comunque minimali rispetto alla esigenza di un solido meccanismo protettivo di ampio respiro - emerge l'obbligo di rendere accessibili alle Autorità di Pubblica Sicurezza i dati notificati all'ENAC dai Centri di Addestramento per droni.

Del tutto pleonastica ci sembra la norma che (*ad abundantiam*) vede assegnare la responsabilità in capo agli operatori dei SAPR di verificare l'esistenza di eventuali disposizioni emanate dalla Autorità di Pubblica Sicurezza per le aree interessate dalle operazioni.

Dopodiché, sul piano delle garanzie contro gli eventuali danni subiti o provocati a terzi per l'uso di droni, viene sancito il divieto di condurre operazioni con un SAPR "se non sia stata stipulata e in corso di validità un'assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e non inferiore ai massimali minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del regolamento (CE) 785/2004".

Sul terreno delle iniziative in corso presso le istituzioni UE, è qui utile rammentare che durante la 101^a riunione del 12 giugno 2019 il Comi-



DRONI: LA NUOVA DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE

tato per la Security dell'Aviazione Civile (AVSEC) ha riconosciuto assai significativo l'impegno congiuntamente profuso della Direzione Trasporti (DG Move) insieme con la Divisione Affari Interni (DG Home) della Commissione, orientato alla risoluzione dei principali temi involgenti l'impiego dei droni e delle connesse problematiche sulla protezione degli spazi pubblici, il cui tema ha formato oggetto di apposito workshop organizzato dai so-

praindicati uffici comunitari nel maggio 2019.

Sul fronte internazionale, conviene conclusivamente non trascurare il richiamo esercitato dall'ICAO sulla esigenza di "monitorare e affrontare i rischi emergenti e in evoluzione" con i sistemi aeronautici a pilotaggio remoto che rappresenta una parte integrante del GASeP (Global Aviation Security Plan) (Roadmap, pa.1.1.1B).

Ci si riferisce - come noto - a un documento periodicamente rivisitato e adattato soprattutto alle nuove minacce contro l'aviazione civile (inclusa l'eventuale utilizzazione impropria o illecita dei droni) comprendente ben 94 finalità articolate su 32 azioni annoverate, a loro volta, nelle 5 priorità essenziali e i cui obiettivi figurano nei lavori in agenda della 40^a Assemblea dell'ICAO tenutasi dal 24 settembre al 4 ottobre 2019.

#

State of Global Aviation Safety



RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). È stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net



SEMPRE PIÙ INSTABILE IL CLIMA DELLE SANZIONI ATTORNO ALLA TURCHIA

Se ormai da alcuni anni la Turchia è entrata nel mirino di possibili sanzioni internazionali, il 2019 può certamente essere considerato come l'anno della svolta, quello in cui sono state erose le ultime remore politico – strategiche che avevano reso l'eventualità sanzioni contro la Turchia un evento sostanzialmente impensabile, anche di fronte a gravi crisi intervenute tra USA, Europa e Ankara. Un cambiamento importante si è avuto nel 2018 con il caso dell'arresto del reverendo Brunson.

Brunson – un pastore protestante americano accusato dalla autorità turche di contatti con il gruppo dei golpisti anti Erdogan nel fallito colpo di stato del 2016 – fu arrestato nello stesso anno dalle autorità turche e per quasi tre anni è rimasto in detenzione. Il governo turco ha tentato di scambiarlo con Fetullah Gulen, il cittadino turco residente negli Usa ritenuto il pianificatore del fallito colpo di stato.

Trump reagì nell'agosto 2018 applicando sanzioni contro i responsabili istituzionali dell'arresto di Brunson, il ministro della giustizia ed il ministro degli interni. Fu la prima volta, un precedente mai registrato nella storia della NATO, che un Paese NATO abbia posto sotto sanzioni un altro membro dell'Alleanza Atlantica, almeno se si esclude il caso

Ocalan del 1998, quando la Turchia minacciò di sanzioni l'Italia per avere accolto il leader del PKK come rifugiato politico.

Le sanzioni restrittive personali contro i due membri del governo turco dell'agosto 2018 furono basate sull'impianto del cosiddetto Magnitsky Act, una legge americana che autorizza il presidente USA ad adottare sanzioni contro coloro ritenuti responsabili della violazione dei diritti dell'uomo. In seguito alle pressioni USA e al tracollo della lira turca il tribunale responsabile per il giudizio del caso ha proceduto a ritenere colpevole di una pena minore il pastore americano, condannandolo a tre anni di cui la gran parte di essi già scontati in attesa del processo, procedendo al suo rilascio e al suo ritorno negli USA.

Il caso Brunson, tuttavia, apparentemente ha solo aperto un nuovo capitolo, quello delle sanzioni tra Paesi NATO. Il deterioramento dei rapporti negli anni seguenti ha ulteriormente fatto scivolare il rapporto tra Turchia ed il resto dei Paesi dell'alleanza NATO su un piano inclinato da cui è apparentemente difficile tornare indietro.

La Russia ha beneficiato di questo percorso e, per quanto nelle sue possibilità, lo ha ovviamente favorito. L'accordo per l'acquisto dei sistemi di difesa terra area S-400 che la Turchia ha perfezionato nella primavera del 2019, nonostante tale

transazione fosse stata identificata nel CAATSA (*Countering American Adversaries Through Sanctions Act*) come un trigger di nuove sanzioni contro Ankara, ha rappresentato un elemento di forte rottura nei rapporti.

L'amministrazione Trump all'epoca ha preferito non forzare la mano, adottando però un provvedimento probabilmente ancora più duro, o quanto meno dalle conseguenze strategiche ancora più ampie, ossia l'estromissione della Turchia dal progetto di partecipazione al consorzio degli F-35. Questa scelta dalle importanti ricadute sia militari che industriali, pur non rappresentando tecnicamente un provvedimento sanzionatorio ma una restrizione all'export, ha apparentemente eliminato uno degli ultimi freni che sconsigliavano fortemente di ricorrere all'utilizzo dello strumento delle sanzioni contro la Turchia in caso di ulteriori crisi.

Crisi che, apparentemente, è stata attivata dall'evoluzione della situazione siriana, quando turchi e russi si sono accordati per venire incontro alle esigenze di sicurezza di Ankara in territorio siriano attraverso la creazione di una *buffer zone* sotto controllo militare turco da cui allontanare le milizie filo curde del SDF. L'accordo turco – russo, che ha portato all'invasione del Nord della Siria da parte delle forze armate di Ankara e delle mi-

SEMPRE PIÙ INSTABILE IL CLIMA DELLE SANZIONI ATTORNO ALLA TURCHIA

lizie filo-turche alleate, è apparentemente stato favorito dal ritiro delle truppe americane dalla Siria deciso da Trump nell'ottobre 2019. Ritiro che, probabilmente, è stato una presa d'atto che la collaborazione turco russa in Siria era ormai un fatto compiuto e che una minima presenza militare americana non avrebbe più valso come deterrente ad un'invasione turca del Nord della Siria.

Il ritiro dei militari deciso da Trump ha dato il via, per la seconda volta nel giro di tre anni, a nuove sanzioni contro la Turchia che questa volta hanno colpito sia i ministri che i ministeri della difesa e quello delle risorse energetiche e naturali. Sono due dicasteri che – diversamente da giustizia ed interni – controllano centinaia di aziende a controllo pubblico SOEs (*State Owned Enterprises*) che sono inserite in una rete di rapporti commerciali, industriali e tecnologici con le imprese statunitensi ed europee che se inserite in una lista di controllo americana pagheranno dei prezzi elevatissimi.

Tuttavia le sanzioni messe da Trump su questi ministeri sono durate solo pochi giorni, per essere poi rimosse dopo che la Turchia ha accettato un cessate il fuoco e ha accolto alcune linee rosse americane. La situazione, tuttavia rimane profondamente instabile.

Tale instabilità è ovviamente legata all'imprevedibilità dei comportamenti di Erdogan ed al fatto che una volta che i soldati turchi hanno messo piede nel conflitto siriano, rischiano di essere intrappolati in uno scenario tutt'altro che semplice. Ma anche la strategia di Trump, basata su

continui stop e go, su un'esasperata logica negoziale fatta di escalation verso lo scontro, di massima pressione e poi di accordi onnicomprensivi è sicuramente un fattore che aumenta il rischio Paese per quanto riguarda la Turchia.

In aggiunta a ciò non va sottovalutato il gap esistente tra Presidente e Congresso. Se Trump non ha esitato a ricorrere all'uso breve e volatile di sanzioni contro la Turchia, sanzioni che potremmo definire più di valore tattico – negoziale che sostanziale, il Congresso americano appare avere una linea molto più dura nei confronti della Turchia.

Come dimostrato anche dall'approvazione alla Camera dei Rappresentanti di una proposta di legge denominata "*Protect Against Conflict by Turkey Act*".

Tale proposta, se sarà approvata anche dal Congresso (e soprattutto se lo sarà con una maggioranza dei 2/3 tale da costringere Trump ad approvarla) predispose una serie di misure contro il Ministero della Difesa turco, contro l'export di armi

per l'esercito turco se destinate alla Siria, misure contro le banche che sostengono il settore della difesa turco come la Halkbank; infine esso obbliga il presidente ad applicare l'articolo 231 del CATSAA contro la Turchia per l'acquisto degli S-400 turchi, determinando che tale acquisto, perfezionato il 12 luglio 2019, debba essere considerato una "*significant transaction*". Determinazione che sino ad oggi l'amministrazione USA aveva esitato ad emettere.

La situazione del rischio politico attorno alla Turchia si fa dunque sempre più pesante, nonostante si possa considerare che gli sviluppi sul terreno in Siria potrebbe al contrario spingere verso un miglioramento della posizione di Ankara vis-a-vis al conflitto, con un possibile progresso della propria sicurezza nazionale. Sicurezza che viene però costruita al prezzo di un ulteriore deterioramento delle relazioni con gli USA e con l'Europa, rendendo eventuali sanzioni unilaterali americane maggiormente possibili.



LE LIMITAZIONI DELLA GARANZIA ASSICURATIVA: I CHIARIMENTI DELLA CORTE DI CASSAZIONE

di MARIALISA TAGLIENTI

Associato, LS Lexjus Sinacta



Con la sentenza 11 giugno 2019 n. 15598, la Suprema Corte di Cassazione è tornata a fare chiarezza sulle tecniche di redazione dei contratti assicurativi dettando, in particolare, vere e proprie regole di “conoscibilità”. Sebbene la vicenda da cui trae origine la pronuncia inerisca un contratto per l’assicurazione della responsabilità civile, la pronuncia delle Corti desta certamente un interesse generale per quanto dalla stessa ribadito in tema di redazione e di interpretazione dei contratti assicurativi genericamente intesi.

Nel dirimere una controversia nella quale la compagnia assicurativa aveva negato la copertura della polizza stipulata invocando una clausola, contenuta nelle condizioni generali, che escludeva dalla garanzia i danni determinati da eventi atmosferici, la Suprema Corte si è soffermata da un lato sulla differenza tra limitazione di responsabilità (clausola vessatoria) e limitazione di garanzia, dall’altro – e più diffusamente – sulla necessità del rispetto dei requisiti formali nella redazione di quest’ultime, stabilite espressamente dal Codice delle Assicurazioni private.

Quanto alla distinzione tra clausole di limitazione di responsabilità (clausola vessatoria) e limitazione di garanzia, la Corte ha ribadito che mentre la limitazione di responsabilità è una pattuizione che limita le conseguenze dell’inadempimento di una delle parti alle obbligazioni già definite dal contratto o che esclude il rischio garantito, la limitazione di

garanzia incide invece sull’ogget-

to del contratto, precisando e circoscrivendo l’ambito della copertura assicurativa. Interpretata la clausola oggetto di gravame come “limitazione di garanzia” e precisato che non poteva quindi applicarsi alla stessa la disciplina prevista per le clausole vessatorie, la Corte ha posto la sua attenzione sulla “tecnica redazionale” della predetta limitazione.

Come noto, l’art. 166 del Codice delle Assicurazioni Private dispone espressamente che “1. *Il contratto e ogni altro documento consegnato dall’impresa al contraente va redatto in modo chiaro ed esauriente.* 2. *Le clausole che indicano decadenze, nullità o limitazione delle garanzie ovvero oneri a carico del contraente o dell’assicurato sono riportate mediante caratteri di particolare evidenza*”.

La pronuncia in discorso ha ribadito che la previsione del requisito formale previsto dal suddetto articolo “non amplia l’elenco delle clausole vessatorie, ma normativizza in via generale la esigenza del requisito di leggibilità delle clausole, che deve sussistere tanto agli effetti della prova della conoscenza o conoscibilità delle clausole standard non onerose (articolo 1341, comma 1, del codice civile), quanto delle altre clausole vessatorie (articolo 1341, comma 2, del codice civile)”.

Ed infatti, precisa la Corte, la specifica esigenza cui provvede la “marcatura in evidenza” del testo delle clausole suddette, consente di sottrarre la clausola “limitativa della garanzia” alla stessa regola di validità prevista per le clausole vessatorie dall’art. 1341 c.c., comma

2 e di ricondurre la conseguenza della inosservanza della prescrizione formale a quella derivante dalla “inconoscibilità” della clausola standard, che viene sanzionata con l’“inefficacia” dall’art. 1341 c.c., comma 1. In sintesi, e più semplicemente, se la limitazione di garanzia prevista nelle condizioni generali di assicurazione non è scritta utilizzando caratteri di particolare evidenza, non può essere ritenuta conoscibile e dunque sarà inefficace.

La Corte ha infine precisato che la redazione della clausola con “caratteri di particolare evidenza” viene a costituire il parametro di verifica della “leggibilità” del testo scritto che, unitamente a quello della “comprensibilità” del suo contenuto, si riflette sulla valutazione dello sforzo richiesto al contraente/assicurato per avere conoscenza della clausola, nel senso che l’osservanza della indicata prescrizione redazionale pone al riparo la società assicurativa da contestazioni in ordine alla violazione degli obblighi di buona fede nella stipula del contratto e la agevola nella prova, richiesta dall’art. 1341 c.c., comma 1, della effettiva conoscibilità della clausola inserita nelle condizioni generali unilateralmente predisposte, riversando sull’assicurato l’onere di dimostrare che la clausola, nonostante la sua “particolare evidenziazione” non poteva egualmente ritenersi conosciuta o conoscibile a causa di altri ostacoli non superabili con la ordinaria diligenza, ovvero, se pure conosciuta, presentava margini di ambiguità o dubbi tali da rimanere oscura quanto al suo contenuto

**PAOLO LOVATTI**

Ciao Paolo,

ti saluto qui su questa rivista alla cui crescita hai fornito un contributo essenziale. Sempre presente, sempre disponibile, sempre profondo.

Mancherai tanto anche ai nostri lettori che citavano spesso i tuoi articoli per il loro livello di approfondimento, per la chiarezza esemplare e per l'arguzia e autoironia che ti hanno sempre contraddistinto.

Mancherai ai colleghi e agli amici - e credimi ne avevi tanti - che ti hanno ricordato commossi anche durante l'ultima conferenza IUMI.

Soprattutto mancherai a me, che ho avuto il privilegio di esserti amica.

Cristina

MAT REVIEW



11° CONVEGNO SEZIONE LOGISTICA, TRASPORTI E SPEDIZIONI ANIMP
SAN DONATO MILANESE, 7 NOVEMBRE 2019 | ORE 9:15-16:00
Crowne Plaza Hotel Milan Linate, v. K. Adenauer, 3
https://trasporti_sostenibili_lts_animp.eventbrite.it

"I PORTI ITALIANI ALLA PROVA DEI MERCATI INTERNAZIONALI"
BARI, 15 NOVEMBRE 2019 | ORE 15:00
Palazzo di Giustizia Piazza E. de Nicola - Sala del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati
portimercati@gmail.com

"VERSO UN MODELLO DI AUTOTRASPORTO SICURO: LIVELLI DI SERVIZIO ANSSAT"
ROMA, 28 NOVEMBRE 2019 | ORE 10:00/12:00
Confcommercio - Piazza G.G. Belli, 4 - Sala Solari
info@anssat.it

COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Hans Frans
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli
Marialisa Taglienti
Alessio Totaro

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI

Cristina Castellini
ANIA Direzione Business
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 02 77 64.290 - 02 77.64. 335
E-mail: matinsurancereview@ania.it