MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

A cura di: *Cristina Castellini, Responsabile Trasporti e Aeronautica - ANIA Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici*

SOMMARIO

gennaio 2018 - N. 1 anno VIII

Marine & Transport

Boat's on fire 3
di *Paolo Lovatti*

Maritime Law and the *Lex* Maritima 15
di *Andrea La Mattina*

Aviation

Responsabilità dei vettori aerei non comunitari per perdite di coincidenze in aeroporti extra-UE 19
di *Anna Masutti* e *Carlotta Matteuzzi*

Novità nell'agenda UE sui temi di sicurezza dell'aviazione civile 22
di *Doriano Ricciutelli*

Rischio Paese

Turchia. Scenari di rischio Paese per il 2018 28
di *Paolo Quercia*

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I nuovi giganti del mare. OOCL Hong Kong: la prima al mondo per capacità di carico fra le portacontainer di ultima generazione.

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

The idea is to supply and update our associates with the latest legislative juridical developments at a national and European level. Our aim is to present the information in a way that is easy to access and use. We believe that this newsletter will fill an important gap due to the fact that most journals and legal reviews are often complex and it takes a lot of time to find the information required by insurance staff.

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.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

BOAT'S ON FIRE

Paolo Lovatti
Global Marine Consultant

OOCL Hong Kong, è l'ultima entrata in servizio delle navi della flotta della società di navigazione cinese Orient Overseas Container Line, conosciuta come OOCL. La nave risulta essere, a livello mondiale, l'attuale primatista per capacità di carico fra le portacontainer di ultima generazione.

Questa Ultra Large Container Vessel (ULCV) di 399,87 metri di lunghezza è la prima nave a passare la soglia dei 21.000 teu di capacità di carico avendo la possibilità di imbarcarne sino a 21.413. Alla OOCL Hong Kong faranno seguito a breve altre cinque navi gemelle.

Per quanto riguarda la capacità di carico è un'escalation in continuo sviluppo per la quale le ipotesi sono tutte aperte: CMA CGM ha in ordine nove navi con capacità di carico di 22.000 teu, mentre MSC tra il 2019 e il 2020 attende la consegna di nuove portacontainer da 23.500 teu, inaugurando la nuova era delle megamax containership.

Per esse lo stowage plan prevede linee orizzontali di 24 container con tiri verticali di 24, di cui 12 sottocoperta e 12 sopracoperta. Tenuto conto che l'altezza di un container è di 2,591 metri si otterrà un'altezza complessiva di impilamento di 62 metri.

Ma un recente studio di McKinsey prevede containership di capacità ancora superiori sino a 50.000 teu per far fronte a una espansione del mercato asiatico nella circolazione di container stimata per il 2030 in un miliardo di teu.

Questo scenario sta spingendo sempre più alcune delle parti coinvolte a vario titolo nello shipping, a valutare i diversi non secondari aspetti che riguardano la sicurezza di queste navi nell'intero arco temporale del loro utilizzo.

"Hanjin Pennsylvania" (incendio del 1° novembre 2002 con 4.000 teu a bordo - 2 morti - perdita totale), "Hyunday Fortune" (incendio del 21 marzo 2006 con 5.551 teu a bordo) e "MSC Flaminia" (incendio del 14 luglio 2012 con 6.732 teu a bordo – 3 morti e 2 feriti gravi) sono alcuni degli esempi più significativi sui pericoli di incendio che si possono sviluppare sulle navi portacontainer. Ma questo elenco potrebbe continuare.

In località remote o in mare aperto, nel caso si sviluppi un incendio occorre mettere in conto molte ore (se non giorni) prima che un'assistenza esterna, rappresentata da rimorchiatori d'alto mare attrezzati per il contrasto degli incendi, possa raggiungere la nave in pericolo. Sino al loro arrivo l'equipaggio della nave può in realtà fare affidamento soltanto sui limitati sistemi di bordo, come al momento previsti dalle normative internazionali, per contrastare gli effetti esponenzialmente crescenti dell'incendio.

Valga al riguardo, quale esempio, l'incendio della "MSC Flaminia", conseguente all'esplosione di merci contenute in un container: l'incendio è stato domato solo dopo circa due settimane. La nave si trovava in viaggio da Charleston ad Anversa a circa 1000 miglia nautiche dal porto più vicino dell'oceano Atlantico. Il primo rimorchiatore d'alto mare, il Fairmount Expedition, è stato in grado di raggiungere la posizione il 17 luglio quando la nave e il suo carico erano ancora in fiamme e la Flaminia risultava inclinata di 8,5 gradi come conseguenza dei tentativi di spegnimento da parte dell'equipaggio.

Successivamente, per effetto dell'incendio non completamente domato, si determinavano altre esplosioni a bordo e la nave poteva passare il canale della Manica ed entrare a rimorchio nelle acque territoriali tedesche, dove raggiungeva il porto finale di rifugio di Wilhelmshaven, solo il 9 settembre dopo lunghe trattative con le autorità locali che avevano richiesto una serie di analisi, perizie e valutazioni sulla presenza a bordo di possibili merci pericolose e inquinanti.

A fronte di ciò è facile domandarsi cosa potrebbe succedere se l'incendio si dovesse sviluppare su una nave con capacità di carico ben maggiore, con sistemi e modalità di prevenzione che negli ultimi anni sono stati sì oggetto di miglioramenti e implementazioni ma non così importanti come ci si potrebbe attendere in relazione all'incremento delle dimensioni.

Al fine di aumentare la capacità di contrasto degli incendi a bordo delle navi in genere, nel 2014 l'IMO ha provveduto a modificare il Chapter II-2/10 della Convention for the Safe of Life at Sea (SOLAS), i cui contenuti sono stati resi obbligatori unicamente per le navi di nuova costruzione varate successivamente al 1° gennaio 2016.

Sebbene queste implementazioni dei sistemi rappresentino un passo nella giusta direzione da intraprendere, a giudizio di molti, e fra questi gli assicuratori, l'attuale stato di fatto richiederebbe implementazioni ancora più ampie: il fatto che le migliorie in tema di misure di prevenzione contro gli incendi previste dalla nuova normativa non siano state rese obbligatorie per le navi già in servizio risulta di per sé esemplificativo.

Un altro preoccupante e non secondario aspetto riguarda la sicurezza dell'equipaggio: anche con il nuovo regolamento esiste il rischio che un incendio a bordo non possa essere efficacemente contrastato senza mettere a repentaglio l'incolumità dell'equipaggio.

Quale esempio può essere presa la classe Maersk tripla E o classe EEE (sigla che sta per Economia di scala - Efficienza energetica - Ecocompatibilità) costituita da venti navi gemelle, costruite dai cantieri Daewoo tra il 2013 e il 2015 per la compagnia danese Maersk Line con capacità di carico di oltre 18.000 teu, che essendo state consegnate prima del 2016 non hanno avuto la necessità di sottostare a queste nuove prescrizioni.

Occorre anche sottolineare che le modifiche della Convenzione sono state originariamente e principalmente sviluppate nell'ottica di contrasto degli incendi che si sviluppino su navi cargo convenzionali la cui progettazione è evidentemente molto differente da quella di una portacontainer, sia strutturalmente, sia per quanto riguarda le modalità di stivaggio delle merci.

Su una general cargo, le merci sono poste in stive aperte e in caso di incendio lo spazio libero fra le merci caricate si satura velocemente di fumo rendendo più facile la sua individuazione. Quando l'incendio sia scoperto, la stiva può essere chiusa per intervenire direttamente sul focolaio con estintori a CO_2.

Questa modalità di intervento non è materialmente applicabile e non può essere utilizzata per le portacontainer. Nei container può essere caricata un'illimitata tipologia di merci e fra di esse ampia è la gamma di prodotti pericolosi o tossici che avrebbero l'assoluta necessità di essere conosciuti dall'armamento e dal comandante della nave per un loro corretto posizionamento a bordo.

L'International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA), ha stimato che annualmente sono circa 5,4 milioni le unità movimentate nel mondo via mare contenenti merci dichiarate come pericolose dal caricatore. Questa stima deve essere sostanzialmente aumentata per tener conto di tutti quei container per i quali il caricatore non ha provveduto, fraudolentemente o inavvertitamente, ad effettuare una corretta dichiarazione dei contenuti.

In sintesi, in base ai nuovi requisiti previsti dalla SOLAS tutte le navi portacontainer devono essere dotate almeno di una lancia ad acqua ad alta pressione con la possibilità di variare il flusso da pieno a nebulizzato e comunque in grado di penetrare le pareti dei container, oltre agli altri attuali dispositivi di protezione antincendio già previsti dalla vigente normativa.

Inoltre tutte le navi progettate per caricare cinque o più livelli di contenitori sopra o sottocoperta devono essere munite di monitori mobili ad acqua, in aggiunta alle lance e agli altri dispositivi di protezione antincendio.

Le navi con larghezza fino a 30 metri devono essere dotate di almeno due monitori mobili mentre per quelle di larghezza superiore i monitori devono essere almeno 4. I monitori antincendio di ultima generazione prevedono portate da 500 a 30.000 litri al minuto con gittate che possono raggiungere distanze fino a 150 metri, a comando manuale o a comando remoto. Questi monitori avranno la necessità di poter essere utilizzati simultaneamente per creare efficaci barriere d'acqua anteriormente e posteriormente a ciascuna linea di container che dovesse essere interessata dal fuoco.

Occorre ora fare alcune considerazioni sugli attuali sistemi di rilevazione antincendio specificati nella SOLAS ed i motivi per i quali essi

non possono essere in grado di rilevare efficacemente gli incendi che si potrebbero sviluppare a bordo di una portacontainer o direttamente in un container.

Al fine di individuare un principio d'incendio a bordo di una nave general cargo, i rilevatori hanno la necessità di prelevare in modo più o meno diretto una determinata quantità d'aria dalla stiva e passarla di fronte a una cella fotoelettrica installata sul ponte.

Se l'aria prelevata conterrà particelle di fumo, il contatto si interromperà portando all'attivazione automatica di un allarme d'incendio.

Tuttavia, perché ciò accada la stiva dovrà essere già piena di fumo fino al livello dei portelloni di chiusura. Su una nave portacontainer è ragionevole pensare che perché ciò avvenga il fuoco abbia già avuto la possibilità di propagarsi dal punto di ignizione all'interno di un container verso i container adiacenti. In questa situazione:

- l'efficacia dei getti di CO_2 nel portellone può divenire di dubbia utilità per due motivi: in primo luogo, con un container chiuso, la CO_2 non può agire direttamente sul carico comburente in quanto non sarà in grado di penetrare attraverso le pareti del container stesso. In secondo luogo, se il contenuto di ossigeno del container o del carico è elevato, la CO_2 prodotta potrebbe essere completamente inefficace;
- se il fuoco trova sostanze per autoalimentarsi, la sua propagazione verso l'alto è inevitabile con il successivo ampliamento dell'incendio verso il ponte e oltre. A differenza di una nave general cargo, su una portacontainer il fuoco, in assenza delle compartimentazioni e dei ponti, avrà la possibilità di espandersi con maggior velocità e in diverse direzioni con conseguenze più catastrofiche. Ad eccezione delle sovrastrutture di carico per queste navi si è in presenza in pratica di un unico volume di carico aperto con limitate separazioni verticali o orizzontali, che sarà problematico raffreddare utilizzando unicamente getti d'acqua la cui portata sia quella prevista dall'attuale normativa;
- al di là di ciò, l'individuazione dello sviluppo di un incendio è lasciata al caso.

Infatti SOLAS non prevede che i rilevatori di incendio debbano essere montati sul ponte. Un incendio è rilevato solo nel momento in cui si produca una rilevante quantità di fumo che attivi gli allarmi oppure nel caso in cui le fiamme siano visibilmente riconoscibili dall'equipaggio.

Come detto, la normativa SOLAS riveduta è divenuta obbligatoria solo per le navi di nuova costruzione, ma è auspicabile che gli armatori più lungimiranti provvedano ad adottare volontariamente tali modifiche anche per le navi già in servizio, al fine di fornire maggiori tutele nei confronti di equipaggi e caricatori, senza dimenticare la protezione della nave stessa.

L'utilizzo dei primi container risale al 1967 e il varo di navi specializzate per il loro carico è di poco successivo, ma in questi cinquanta anni le Autorità marittime delegate non sono ancora state in grado di mantenere il passo di uno sviluppo vertiginoso per quanto riguarda la specifica normativa antincendio. L'attività dell'IMO sta procedendo nella giusta direzione, ma probabilmente, in relazione a pressioni e interessi economici diversi, essa non è così celere nello sviluppo come ci si attenderebbe.

Anche il mercato assicurativo, tramite lo IUMI, sta portando avanti una propria campagna di sensibilizzazione e pressione nei confronti dell'IMO, affinché ulteriori implementazioni possano essere introdotte e recepite in tempi più rapidi.

Per conseguire lo scopo sarebbe importante un'azione condivisa da parte delle principali autorità marittime nazionali, dei registri di classe e di tutti gli altri settori maggiormente coinvolti nello shipping e che abbiano a cuore il problema della sicurezza affinché si possa aprire un tavolo di discussione concreta in grado di affrontare questi nuovi scenari.
Potrebbe altrimenti essere difficilmente comprensibile come alcuni settori a gestione mista, quali ad esempio quello delle infrastrutture, siano in grado di trasformarsi ed evolversi per permettere la gestione delle ULCV, mentre i concetti di prevenzione, rilevamento, protezione e capacità di contrasto degli incendi, governati esclusivamente dal pubblico, facciano fatica a recepire questa veloce evoluzione rimanendo alle buone intenzioni.

Per una maggior concretezza nella posizione da tenere al riguardo, IUMI ha deciso di utilizzare il prezioso lavoro recentemente sviluppato dalla GDV - German Insurance Association.

Sulle problematiche del controllo degli incendi la GDV è pervenuta a una conclusione che potrebbe risultare irrazionale agli occhi di un profano: permettere ai container da cui l'incendio si è sviluppato e a quelli ad esso più prossimi di continuare a bruciare. Ma l'aspetto fondamentale è che ciò debba avvenire in maniera controllata, in modo tale che il fuoco abbia limitate possibilità di estendersi.

Non risultando infatti economicamente praticabile il controllo separato di ciascun container caricato con impianti frazionati di rilevamento dei fumi e di spegnimento, è necessario scegliere il minore dei mali, individuando soluzioni tecniche ragionevolmente ed economicamente accettabili per raggiungere obiettivi attuabili: in pratica viene messo in conto anticipatamente il concetto dell'Avaria Comune.

In un'ottica di prevenzione generale, un incendio controllato e circoscritto ad un limitato numero di container può essere una soluzione tollerabile a condizione che si possa avere il fondato convincimento di essere in grado di contenere le fiamme evitando la loro propagazione alla nave e alla restante parte del carico.

Ciò può essere conseguito unicamente facendo ricorso ad una maggior compartimentazione della nave, sfruttando e implementando quella già presente.

La prima indicazione fornita da GDV è quella di utilizzare le attuali esistenti paratie della nave sottocoperta per definire compartimentazioni più specifiche per la delimitazione dell'incendio. Ciascuna compartimentazione potrà comprendere una o più sezioni della nave e dei relativi portelloni di accesso dalla coperta. Pertanto, orizzontalmente i compartimenti dovrebbero essere demarcati dai portelloni e dal ponte principale. Sottocoperta la delimitazione sarà determinata dalle pareti del corpo della nave e dalle paratie.

Ottimizzando i sistemi di controllo e raffreddamento dei singoli compartimenti, in caso di pericolo si potrà in tal modo ottenere un più adeguato controllo della situazione.

In presenza di un incendio sottocoperta, lo scopo principale per il comandante sarà quello di minimizzare la propagazione delle fiamme sopra coperta e di mantenere la stabilità della nave.

Sempre GDV riporta che per quanto riguarda la compartimentazione verticale sopra coperta potrebbero essere utilizzate e implementate le strutture metalliche che fungono da guida e da sostegno per i container impilati. In tal modo ed anche con il miglioramento dei sistemi sprinkler istallati sulle strutture sarà possibile raggiungere l'obiettivo prefissato di evitare la propagazione delle fiamme agli altri compartimenti. La presenza di lance e monitori completerà il sistema di controllo degli incendi permettendo interventi ancora più mirati ove ciò sia materialmente e ragionevolmente possibile senza mettere a repentaglio la vita delle squadre antincendio presenti sulla nave.

Entrando più in dettaglio i suggerimenti che GDV propone riguardo la compartimentazione sottocoperta è che, affinché il fuoco possa essere adeguatamente attaccato e domato, oltre al sistema a CO_2 sia installato anche un sistema fisso ad acqua. Esso dovrà risultare idoneo a raffreddare l'intera struttura della nave comprendente scafo, paratie, serbatoi, portelloni, ponte e carico. Solo questo raffreddamento integrativo ma primario potrà impedire la propagazione termica negativa del calore determinata dal fuoco sulla struttura della nave ed evitare che questo elevato calore si possa diffondere agli altri compartimenti.

L'approvvigionamento idrico dovrebbe avere una capacità tale da poter intervenire contemporaneamente in almeno tre compartimenti adiacenti ipoteticamente interessati da un incendio. Ciò consentirà di contenere il fuoco evitando la propagazione ai comparti contigui. Per offrire maggior sicurezza, il sistema antincendio a base d'acqua dovrebbe essere in grado di operare indipendentemente dal sistema antincendio CO_2.

Nel caso in cui non fosse possibile avere la ragionevole certezza che la nave, nel momento in cui il sistema ad acqua entrerà in funzione, possa mantenere una sufficiente stabilità in ogni situazione di carico, il sistema delle pompe di sentina dovrà essere conseguentemente progettato e avere una potenza tale da poter disporre di un

simultaneo flusso di acque in uscita pari al volume dell'acqua utilizzata per contrastare le fiamme. Nel caso in cui si decida per l'utilizzo di un sistema antincendio a risparmio d'acqua, i sistemi definiti water mist con acqua nebulizzata, l'impianto dovrebbe prevedere che le acque reflue raccolte dalle pompe di sentina siano diversamente convogliate verso i ponti per un loro più efficace raffreddamento. Resta il fatto che l'utilizzo dell'acqua è sempre preferibile, in quanto in questi anni l'esperienza ha dimostrato che le fiamme possono essere estinte solo se la rispettiva sezione interessata dall'incendio è inondata di acqua.

Per quanto riguarda la compartimentazione sopra coperta è necessario che tutte le sovrastrutture metalliche siano idealmente protette anteriormente e posteriormente dagli effetti che potrebbero derivare dalle fiamme e dal calore che si dovessero sprigionare dai container che esse provvedono a fissare: ciò può essere praticamente ottenuto mediante l'utilizzo di efficaci barriere d'acqua frazionata. Le sovrastrutture così predisposte ed equipaggiate andranno a costituire una compartimentazione utile a delimitare l'incendio, fornendo anche aree di rifugio per l'equipaggio.

La progettazione delle strutture per contenere anche il sistema antincendio, dovrà essere prevista per le intere altezze dei tiri e per la larghezze delle lines.

Per ottimizzare il controllo antincendio i monitori di coperta dovrebbero essere collocati in corrispondenza delle sovrastrutture che delimitano ciascuna compartimentazione in modo tale da avere un ampio raggio d'intervento. Questo specifico posizionamento eviterà fra l'altro interferenze durante le operazioni di carico e scarico dei container in porto.

Altrettanto importante sarebbe il posizionamento di telecamere per ciascun compartimento, allo scopo di offrire all'equipaggio un controllo costante a 180° che permetterebbe anche un più efficace utilizzo dei monitori di coperta.

Infine è fondamentale non tralasciare la protezione, con idonee barriere d'acqua, di tutte le attrezzature di salvataggio quali lance, scialuppe e zattere.

L'implementazione di queste misure di prevenzione e controllo, chiaramente più estensive rispetto ai minimi oggi imposti dall'IMO, non soltanto meglio tutelerà gli equipaggi e l'ambiente ma sarà un ulteriore passo avanti verso un più elevato standard di sicurezza per nave e carichi.

Il mondo dello shipping è in continua evoluzione ma il cambiamento deve essere accompagnato da adeguate norme di tutela.

E' di questi ultimi giorni la notizia che la "jumbizzazione" delle navi portacontainer, dopo alcuni anni di silenzio, sta tornando di moda.

MSC e CMA CGM hanno recentemente espresso la propria volontà di aggiornare 21 delle loro navi in servizio, passando dagli attuali 14.000 teu a navi ULCV da 17.000 teu di capacità nominale.

Le modalità di intervento comporteranno l'inserimento di tronconi di circa 30 metri di lunghezza, equivalenti a due sezioni di carico da 40 piedi, che andranno ad allungare le navi dagli odierni 365 metri a poco meno di 400 metri. Il completamento degli aggiornamenti è previsto in tempi ristretti, per la fine del 2018.

Occorre tener presente che nell'attuale flotta mondiale sono operative 116 navi da 14.000 teu, mentre altre 29 sono in ordine.

In base alle valutazioni di alcuni esperti del settore almeno la metà di queste potrebbe essere candidata all'allungamento nei prossimi anni.

Al fine di mantenere l'originale integrità strutturale dello scafo, ma al contempo massimizzare la portata delle sue più importanti portacontainer, Maersk Line al momento ha preferito una diversa strategia.

Lo scorso anno, il vettore danese ha annunciato l'intenzione di incrementare la capacità di carico delle sue navi E-class di 15.500 teu per avere la possibilità di caricare ulteriori 1.300 teu.

Ciò sarà reso possibile aumentando l'altezza delle strutture di ancoraggio dei container e di conseguenza sopraelevando il cassero che comprende la plancia di comando, gli alloggi per l'equipaggio e i servizi della nave.

E' evidente che normative di prevenzione e controllo degli incendi più adeguate e in linea con i tempi, avrebbero potuto o potrebbero essere applicate anche su tutte queste navi già in servizio ma oggetto di interventi strutturali importanti.

Il fatto è che pur esistendo una consapevolezza generale in buona parte dello shipping sull'inadeguatezza dell'attuale normativa obbligatoria, interessi parziali di alcuni settori frenano IMO dal varo di norme più rigorose che meglio tutelerebbero gli interessi generali.

A tutto ciò dovrà anche corrispondere, per una sicurezza ancora più estesa, un'adeguata lotta contro la piaga delle dichiarazioni fraudolente riguardo il trasporto di merci pericolose, nel recente passato troppo spesso causa iniziale di incendi devastanti.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

MARITIME LAW AND THE *LEX* MARITIMA

Andrea La Mattina
Professore di Diritto della Navigazione, Università di Genova - Counsel, BonelliErede

The aim of this paper is to point out some specific features regarding the sources of maritime law.
It seems to me that in maritime law the "normal" interplaying between international organizations, State laws and operators assumes different characteristics with respect to other sectors of the international trade.
In particular, the specialty of maritime law in relation to this topic is marked and evidenced by two fundamental aspects.

In the first place maritime law is a '*jus commune mercatorum*' that originates from custom and is largely included in international conventions and in national laws: this ensures essentially similar legal solutions, although the wording is not always identical due to the difference of the doctrines from which each of them took inspiration.

That it has been clearly stated by the US Courts since 1875 when it has been affirmed that "*it happens that, from the general practice of commercial nations in making the same general law the basis and groundwork of their respective maritime systems, the great mass of maritime law which is thus received by these nations in common, comes to be the common maritime law of the world*", hence "*the received maritime law may differ in different countries without affecting the general integrity of the system as a harmonious whole*" (*The Lottawanna 88 U.S. 558, 573 (1875)*).

In this context, the important contribution of international organizations such as the Comité Maritime International (CMI), IMO, UNCTAD and UNCITRAL in the "making" of conventions for the (re) unification of different areas of maritime law in a large part it has to be interpreted as a "codification" of traditional customs or usages.

The general tendency to an international legal uniformity – that differentiates and characterizes this subject with respect to all other areas of international commerce – makes clear that within maritime matters, the question of what regulation applies to a single case gives rise not only to a choice-of-law issue, but also (and, perhaps, rather) to the need to reconstruct the most appropriate legal rule to decide the case at issue, by interpreting conventions and/or state laws as a 'uniform' system, taking into account the relevance of the practices of international maritime operators.

In this sense, maritime law only accentuates something that is true for all international commercial law, namely the inadequacy of the traditional choice-of-law method to solve problems concerning the identification of the law governing a specific legal relationship.

In the second place, the other specific feature of maritime law is that party autonomy also takes greater relevance in this area as a tool of 'material justice' aimed at directly governing a given situation and without the filter of the provisions of private international law.

In short, the maritime area confirms its 'speciality' in relation to other sectors of international commercial law.

It compels judges/arbitrators to determine the law applicable to a specific case having regards:

- not only to the practices of international maritime industry operators (which is a proper 'filter' through which maritime law should be interpreted even by state courts and in this sense it has been fundamental the work of international organizations such as CMI and BIMCO in the elaboration and collection of standard form contract, clauses and guidelines),
- but also to the actual will of the parties, which – in this area, and in particular in the context of the legal regulation of maritime carriage documented by charter parties - takes the deci-

le of a 'material justice' standard, capable of outlining the actual legal background of each legal relationship. In this regard, relevant *common law* cases have clarified that in this sector customs are fundamental for interpreting and understanding the will of the parties (see *Stolt-Nielsen* v. *AnimalFeeds International Corp*, 993 U. S. Supreme Court (6454); *Samsun Corpag.* v. *Khozestan Mashine Kar Co.*, 926 F. Supag. 436, 439 (S.D.N.Y. 1996); *Great Circle Lines, Ltd.* v. *Matheson & Co.*, 681 F. 2d 121, 125 (C.A. 1982)). In sum, as it has been affirmed, self-regulation is a proper source of maritime law.

Notwithstanding that, we cannot deny the importance and meaning of the indication of English law as the applicable law in the forms most frequently used by international maritime operators.

But with such indication the parties certainly intend to 'rely' on the system that is, among all, the one that has contributed most to the development and the correct interpretation of the principles of the so-called *lex maritima*, which represents – even when the parties make no choice – the corpus of provisions on which maritime judges and arbitrators will have to found their decisions.

With such expression I mean, in particular, that the law applied by institutions called to decide international maritime disputes is based on a corpus of legal principles which – even when they are included or 'codified' in national legislations – have a common origin and are comprised of two 'constitutive elements':

- on the one side, the *lex mercatoria* (which includes both the international conventions on maritime transports, and the uses and customs commonly accepted in such industry),
- on the other side, the contractual forms and templates which are most frequently used by international maritime operators.

Thus, clearly, the 'state-based' approach is increasingly losing weight in the context of maritime dispute solution.

This, however, should not be intended to mean that international maritime commerce relationships are completely impenetrable to state laws.

In this regard it should be considered in the first place that the *lex maritima* can only find fertile ground to the extent that a state law allows its development and application.

Moreover, as has been underlined even recently, the uniform transport law, like the commercial usages generally accepted by international maritime commerce operators, need *(i)* constant 'additions' by internal law provisions to fill their gaps or permit their actual implementation, and *(ii)* the enforcement by national judges (also when recognizing and implementing arbitration decisions).

These considerations lead to a more general conclusion.
International maritime commerce increasingly takes 'centrifugal' directions with respect to state laws. The existence and the application in international maritime disputes of a modern *lex maritima* confirm the progressive shift from a 'state-centric perspective' in regulating the relationships among maritime industry operators and, consequently, confirm that the techniques based on choice of law are less and less significant to identify the legal provisions aimed at governing such relationships.

Business operators of the maritime commerce industry see their relationships as not subject to a single national law, but to a different legal treatment, with peculiar group statutes (consisting of the *lex maritima*), which come into play to meet the needs of such operators. In other words, in transnational maritime law, the law, intended as the mandatory regulation, whereby a single state affirms its sovereignty, is replaced (in a large part at least) by a *ius commune mercatorum*, represented by the *lex maritima*, which applies in the relationships among international maritime commerce operators, as a consequence of their status.

This phenomenon that I have once called '*status mercatorius*' thus appears as a 'balancing element' of the legal regulation applying to international maritime commerce operators 'on a personal basis': that is, it allows them to benefit from a flexible treatment following the principles of the *favor commercii* and, in particular, to satisfy the needs for expeditiousness and promptness which are typical for maritime traffics.

RESPONSABILITA' DEI VETTORI AEREI NON COMUNITARI PER PERDITE DI COINCIDENZE IN AEROPORTI EXTRA-UE

Anna Masutti
Partner Ls Lexjus Sinacta

Carlotta Matteuzzi
LS Lexjus Sinacta

Il 12 ottobre 2017 la Corte di Appello britannica, in applicazione delle norme previste dal Regolamento CE 261/2004, ha riconosciuto il diritto di due ricorrenti ad ottenere l'indennizzo per il ritardo causato dal vettore aereo "Emirates Airline", affermando che una compagnia aerea di un paese non appartenente all'Unione europea può essere ritenuta responsabile per il ritardo causato dalla perdita di una coincidenza in un aeroporto situato fuori dai confini dell'Unione europea.

Il Regolamento CE 261/2004

Il Regolamento CE 261/2004, le cui norme sono state poste alla base della decisione di cui si tratta, è volto a disciplinare gli spostamenti sia di passeggeri in partenza da un aeroporto situato all'interno dell'Unione europea che di passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e destinati a un aeroporto di uno Stato Membro, a condizione, in questo caso, che la compagnia aerea sia un vettore comunitario.

Le compagnie aeree non comunitarie sono pertanto obbligate ad indennizzare i passeggeri i cui voli - al di fuori dell'Unione europea - siano stati cancellati o ritardati (in questi casi l'ammontare del risarcimento varia a seconda delle ore di ritardo e della distanza del volo).

La decisione della Corte d'Appello

Il giudizio dinnanzi alla Corte d'Appello riguarda il caso in cui dei passeggeri di una compagnia aerea non comunitaria, in partenza da un aeroporto comunitario e diretti in un aeroporto situato fuori dall'Unione europea, al fine di prendere un altro volo che li avrebbe condotti sino a destinazione finale, hanno perso quest'ultimo volo a causa del ritardo di quello di "collegamento".

Nello specifico, la Corte di Appello si è chiesta se la seconda parte del viaggio - che nei casi portati dinnanzi alla Corte, prevedeva rispettivamente l'arrivo in e la partenza da un aeroporto situato al di fuori dell'Unione Europea - potesse rientrare tra le ipotesi disciplinate dal Regolamento CE 261/2004 e quindi beneficiare dell'indennizzo e della giurisdizione previsti dallo stesso oltre che delle norme scaturenti dall'interazione tra il Regolamento e la Convenzione di Montreal del 1999.

La Corte d'Appello britannica ha statuito che nei casi in cui la prima tratta del viaggio venga effettuata da un vettore non comunitario in partenza da un aeroporto facente parte del territorio di uno Stato Membro e, in conseguenza del ritardo (di almeno tre ore) causato da tale vettore, il passeggero dovesse perdere la coincidenza (in un aeroporto extra-UE), il vettore aereo sarà tenuto ad indennizzare il passeggero per il ritardo subito.

Per calcolare l'ammontare dell'indennizzo, la Corte ha preso in considerazione anche la seconda parte del viaggio, nonostante questa riguardasse una tratta al di fuori dei confini europei. La Corte ha dunque fatto riferimento alla destinazione finale e al ritardo totale accumulato per raggiungerla.

La compagnia aerea Emirates, dal canto suo, ha argomentato affermando che il ritardo previsto dal Regolamento CE 261/2004 fa riferimento solo ai voli in partenza da un aeroporto di uno Stato Membro e quindi, nel caso di specie, deve essere presa in considerazione solo la prima parte di volo. Inoltre, Emirates Airline nega di dover corrispondere l'indennizzo poiché l'effetto vero e proprio del ritardo (accumulato nella prima parte del viaggio) si è verificato in un aeroporto situato al di fuori del territorio europeo, ossia in quello di destinazione.

La Corte d'Appello ha rigettato le suddette argomentazioni e ha confermato che il Regolamento si applica anche ai vettori aerei non comunitari operanti all'interno del territorio dell'Unione europea per tutto il tragitto percorso fino alla loro destinazione finale, fintanto che il primo volo parta dall'aeroporto di uno Stato Membro.

Conclusioni

In conclusione, questa decisione a favore dei passeggeri riveste un significato particolare per i vettori aerei non titolari di una licenza comunitaria ma che effettuano spesso collegamenti tra Europa e poli non europei.

Tuttavia, occorre evidenziare che se il ritardo nell'arrivo alla destinazione finale è causato dal ritardo nella seconda parte del viaggio (per collegare ad esempio due aeroporti non ricompresi nel territorio dell'Unione europea), non potrà farsi valere la responsabilità del vettore prevista dal Regolamento CE 261/2004.

Inoltre, un'altra precisazione riguarda il metodo di acquisto dei biglietti aerei poiché, nel caso oggetto della decisione, gli stessi biglietti erano stati acquistati in un'unica soluzione e non con distinte prenotazioni. Questo fattore è stato certamente rilevante per la valutazione dei fatti, permettendo alla Corte di valutare il ritardo come un *unicum* nonostante il viaggio fosse complessivamente caratterizzato dalla presenza di scali.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

NOVITA' NELL'AGENDA UE SUI TEMI DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell´ENAC

Nell'ambito delle indicazioni contenute nella comunicazione della Commissione (COM (2017) 286 final) dell'8 giugno 2017, titolata "Aviazione: un'Europa aperta e connessa", è stato riconosciuto che l'aviazione civile riveste un ruolo cruciale e strategicamente fondamentale per lo sviluppo dell'Unione Europea rappresentando il 26% del mercato mondiale e la sicurezza del trasporto aereo ne costituisce di certo l'asse portante (si veda in MAT n. 2, anno 2016, pag. 12).

E nel quadro delle priorità prescelte dall'esecutivo comunitario per la realizzazione della "SECURITY UNION" emerge l'obiettivo, contemplato nel capitolo "Protecting Public Spaces", rispetto al quale un'ulteriore comunicazione (COM (2017) 608 final del 18 ottobre 2017) ribadisce l'indispensabilità sia dell'adozione di misure per incrementare le capacità di individuazione di articoli e persone pericolose, sia del monitoraggio costante sull'osservanza delle norme di sicurezza applicate ai trasporti, i cui mezzi si sono recentemente trasformati in una duplice fonte di aggressione: difatti, per un verso si profilano come *target* terroristici privilegiati (dirottamento) e, per altro verso, sono impiegati come strumenti di attacchi della medesima natura criminale (velivoli e autoveicoli come armi di distruzione) [1].

(1) *E.g. gli* attacchi dell'8 e 17 agosto 2017, rispettivamente a Parigi (Levallois-Perret) e Barcellona (Las Ramblas) con l'utilizzo di autoveicoli.

Sul versante dei lavori delle altre istituzioni comunitarie in questo settore, notiamo come il Parlamento Europeo, tramite una puntuale relazione adottata il 2 febbraio 2017, abbia avanzato proposte specifiche per l'ottimizzazione delle azioni volte a implementare una strategia per l'aviazione civile.

In proposito, occorre tener conto che dalla lettura del predetto documento pare assumere una posizione di assoluta centralità l'insieme dei temi legati alla sicurezza nella misura in cui questa esprime non soltanto il punto di forza del comparto avionico e l'obiettivo primario nella ricerca della competitività ma anche la *conditio sine qua non* per la concretizzazione dell'intero impianto strategico dell'Unione.

Infatti, la Commissione parlamentare TRAN ha ritenuto, *in primis*, che la sicurezza incarni - come appena dianzi esplicitato - il principio guida per tale strategia di cui si discute e che, attesa la necessità di migliorarne in via permanente i principali elementi strutturali, si debba accogliere con favore il riesame del regolamento di base (CE) 216/2008 dell'EASA (European Aviation Safety Agency), finalizzato ad incrementare l'organico e le risorse dell'ente, onde rinforzare adeguatamente la sua missione istitutiva nel panorama europeo ed internazionale.

Sempre in termini di dimensione globale, interessa dir subito che il Parlamento Europeo ha sottolineato la rilevanza dell'iniziativa di concludere gli accordi del trasporto aereo, sia a livello UE che bilateralmente, da parte degli Stati membri con i paesi terzi, ai quali è richiesto, nella fattispecie, la conformità *inter alia* con avanzati standard di sicurezza.

Ciò detto, riteniamo del tutto plausibile l'impegno degli Stati membri dedicato ad una piena e sistematica condivisione delle informazioni disponibili e dello scambio conoscitivo delle migliori prassi attuate negli scali aerei in funzione antiterrorismo ed utilissime in vista di un affinamento della valutazione del rischio.

Nel campo della sicurezza riguardante i voli originanti da paesi *extra*-europei, rileva l'accertamento delle eventuali vulnerabilità dei meccanismi di protezione aeroportuale e, a tal riguardo, sembra appena il caso di annotare, a mero titolo esemplificativo, lo sforzo

compiuto - in una logica di cooperazione esterna - dal comitato AVSEC (istituito a norma del regolamento (CE) n. 300/2008) della Commissione che ha recentemente avviato due distinte progettualità, segnatamente, la "Integrated EU risk assessment and Risk Mapping - Capacity Building" (in linea anche con le conclusioni emerse dal Simposio sulla sicurezza dell'Aviazione tenuto dall'ICAO nel periodo 12-14 settembre 2017) e l' "Integrated EU aviation security risk assessment on inbound flights".

Proseguendo sempre sul terreno squisitamente correlato agli elementi di security, la summenzionata relazione parlamentare si sofferma sulla considerazione che, visti gli elevati costi da sostenere in questo contesto per l'approntamento delle risorse umane e materiali, nonché la portata delle attuali sfide poste alla aviazione civile, sembri opportuno procedere ad una "transizione immediata", diretta innanzitutto a favorire un approccio maggiormente basato sui dati dell'*intelligence* ed ad un sistema di sicurezza reattivo, mirato a rafforzare le difese degli aeroporti che consentano un rapido "adeguamento alla evoluzione delle minacce".

Conviene avvertire che una siffatta, diversa impostazione tende a modificare largamente la filosofia sinora seguita e, nello specifico, caratterizzata da un modello operativo "*incident driven*", ovverosia orientato a reagire passivamente, applicando una serie di misure adattabili solamente *ex post* alle esigenze di contrasto degli atti di interferenza illecita che, di volta in volta, hanno colpito o messo in pericolo il trasporto aereo.

Poi, nel prosieguo della nostra disamina si riescono testualmente ad individuare ulteriori elementi essenziali all'attuazione strategica in argomento, quali le regolamentazioni concernenti, da un lato, il sistema di certificazione europea per le apparecchiature di controllo e, dall'altro, la selezione e l'addestramento del personale.

A ciò si aggiunga l'invito del Parlamento Europeo rivolto alla Commissione di approfondire il concetto di controllo di sicurezza unico e di provvedere allo sviluppo di un sistema che introduca il controllo preventivo che possa permettere ai viaggiatori dell'Unione preregistrati di passare le verifiche di sicurezza aeroportuali in modo più efficiente.

Atteso che la formazione di alta qualità contribuisce al rafforzamento della sicurezza, qui non può trascurarsi la previsione che l'EASA offrirà, *in subjecta materia,* un contributo basilare per la costruzione di una "istruzione permanente", pronta ad affrontare ogni eventuale carenza in termini di competenze e riferita, peraltro, a tutti i settori della catena operativa dell'aviazione civile.

Senonché, alla stregua delle citate premesse, il relatore della Commissione TRAN ha formulato alcune puntuali proposte intese a sviluppare i singoli capitoli di una strategia generale per l'aviazione e, nel novero delle scelte di preferenza, restano una priorità per l'agenda dell'Unione proprio gli interventi in favore della sicurezza, malgrado i notevoli investimenti già intrapresi in questa direzione.

Ebbene, al di là di quanto precedentemente rapportato, in merito al miglioramento di una security, intesa *lato sensu*, sia a terra che in volo, riguardo alla selezione delle prossime progettualità sul traffico aereo si riconosce l'esigenza di esercitare una ulteriore, particolare sollecitazione sugli Stati membri affinché venga evitata la creazione di oneri eccessivi per i passeggeri incoraggiando, in parallelo, l'attivazione di soluzioni innovative involgenti la movimentazione delle merci.

Inoltre, sulla base del succitato principio del controllo di sicurezza unico, si suggerisce alla Commissione di valutare l'eventuale istituzione di un sistema di tipo preventivo, ispirato al " TSA PreCheck " messo in atto dagli Stati Uniti, grazie al quale i viaggiatori europei avrebbero l'opportunità di effettuare una preregistrazione volontaria e, quindi, poter venir sottoposti a verifiche alleggerite e più celeri in aeroporto.

Preme osservare, comunque, che una analoga iniziativa, rivolta ad ottimizzare, nel contempo, istanze di sicurezza e di facilitazione, è già stata messa all'ordine del giorno presso i competenti organismi legislativi europei attraverso la proposta di costituire un sistema automatizzato ETIAS, concepito per individuare i rischi associati ai visitatori esenti dal visto che si recano nello spazio Schengen mediante la raccolta delle pertinenti informazioni personali prima dell'inizio dei viaggi ed anticipando il trattamento dei relativi dati.

Muovendo l'attenzione sulle attività svolte, *ratione materiae*, dalle altre istituzioni europee vale la pena di evidenziare, a nostro avviso, l'attività del Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni e Energia (TTE) tenuto nella riunione del 9 giugno 2017, nel corso della quale la presidenza di turno ha aggiornato i ministri sugli esiti delle negoziazioni intercorse con il predetto Parlamento giustappunto sulla riforma dell'EASA, che si sono via via articolate, nel confronto interistituzionale, su tre incontri di trilogo, nell'ultimo dei quali le posizioni dei co-legislatori si sono appalesate abbastanza distanti con riferimento ad alcuni punti alquanto controversi.

Per quanto di interesse in questa sede, hanno formato oggetto di dibattito talune problematiche afferenti alla "interferenza", da un lato, tra *safety* e i fattori socio-economici dell'aviazione civile mentre, dall'altro, alla interrelazione tra *safety* e *security* (argomenti enunciati, segnatamente, nella sezione III, art. 76 COM(2015) 613 final del 7 dicembre 2015, inclusi quelli concernenti la questione sulle direttive obbligatorie).

Invero, si tratta di un nuovo articolo che disciplina gli aspetti tecnici direttamente collegati alla security aerea sulle interdipendenze che possono esistere tra le misure di *security* aerea (ad esempio sistemi di bloccaggio della porta della cabina di pilotaggio) e la sicurezza aerea intesa nel significato di *safety*.

In sostanza, la norma in parola, oltre ad introdurre la possibilità per la Commissione di invocare la competenza dell'Agenzia nell'ambito dell'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008, propone di istituire un processo che consente all'Agenzia di adottare misure che rientrano nell'ambito della sua competenza, *e.g.* le direttive di aeronavigabilità o i bollettini d'informazione sulla sicurezza, al fine di proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita. Tali misure dovrebbero essere adottate dall'Agenzia in accordo con la Commissione (che nella circostanza potrebbe chiedere il parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile (AVSEC)) e previa consultazione degli Stati membri.

In occasione del suindicato incontro consiliare la Commissione ha inteso aggiornare i paesi membri circa l'andamento del noto "laptop ban", vale a dire l'obbligo delle compagnie aeree, disposto

dal marzo 2017 per ragioni di contrasto al terrorismo dalle autorità statunitensi e britanniche, di trasportare solo in stiva le apparecchiature elettroniche (laptop, tablet, macchine fotografiche, *etc.*) relativamente a specifici voli provenienti dal Nordafrica e dal Medio Oriente.

A ben vedere, l'EASA nel rivedere le proprie raccomandazioni sul merito del problema, ha postulato che gli apparati alimentati con batterie al litio dovrebbero preferibilmente essere, invece, allocati nella cabina passeggeri, in quanto il personale di bordo avrebbe la possibilità di reagire velocemente in caso di incidente provocato dai suddetti prodotti se danneggiati o difettosi (si veda in Safety Information Bulletin SIB-EASA 2016-14 del 26/9/2016).

In ogni caso si è rimarcato il fatto che gli Stati Uniti abbiano esplicitamente manifestato il proposito di estendere la misura restrittiva alle tratte transatlantiche con l'Europa e, a seguito di contatti di alto livello, tale ipotesi è stata al momento posticipata, ancorché il nodo resti ancora sicuramente da sciogliere sul tavolo delle trattative.

Del resto, è doveroso conclusivamente rammentare che sul piano internazionale, l'International Air Transport Association (IATA) ha emanato la 58^ edizione del manuale sulle merci pericolose (DGR 2017) ove si analizza a fondo la tematica *de qua*, mentre l'International Civil Aviation Organization (ICAO) ha rivisitato l'intera normativa attinente ai potenziali rischi associati al caricamento dei laptop e di altri simili dispositivi elettrici sugli aeromobili, con il chiaro intendimento di emanare regole appropriate, efficaci ed armonizzate, quale risposta definitiva a fronte di un possibile *impasse* senz'altro da evitare data la delicatezza della materia.

TURCHIA. SCENARI DI RISCHIO PAESE PER IL 2018

Paolo Quercia
Direttore CENASS - Center for near Abroad Strategic Studies

Gli osservatori di questioni internazionali e di geopolitica avranno osservato con una certa sorpresa il progressivo deterioramento della situazione interna ed internazionale della Turchia, al punto di chiedersi se il rischio Paese per gli operatori economici esteri operanti in Turchia sia cambiato in maniera significativa negli ultimi anni.

Non è affatto facile rispondere a questa domanda, in quanto la stessa definizione di rischio paese può essere maggiormente sbilanciata sui fattori di mercato o sui fattori geopolitici. I primi sono misurabili secondo grandezze quantitative e si può fare un rating più o meno accurato. I secondi possono essere solamente stimati tracciando scenari probabilistici dalla scarsa accuratezza se non basati su un monitoraggio pressoché costante, quasi settimanale, che, quando anche riesce ad intercettare un trend lascia poco tempo utile decisionale.

Da un punto di vista economico, la Turchia resta un Paese caratterizzato da un forte dinamismo imprenditoriale, con buoni fondamentali e vaste possibilità di crescita futura trainata dal mercato interno. Negli ultimi 15 anni il PIL turco è di fatto triplicato, come conseguenza di una crescita molto sostenuta attorno al 5%, attenutasi dopo il fallito golpe del 2014. Questo enorme successo economico rappresenta una delle maggiori fonti di legittimità del governo del partito dell'AKP, al potere dal 2002 che unisce, in un inedito mix, islamismo politico ed una certa dose di liberalismo economico.

È chiaro invece che dal punto di vista politico, la Turchia è andata incontro negli scorsi anni ad un processo di completa trasformazione della sua politica estera e di importanti cambiamenti nell'assetto interno, conseguenza dei mutamenti avvenuti nell'estero vicino turco. Il cambiamento più notevole si è registrato nei paesi confinanti con la Turchia, Siria ed Iraq, ove – per effetto dell'intervento americano in Iraq (di cui le primavere arabe sono state in qualche modo una seconda stagione) – ha preso il via un enorme processo di destrutturazione degli equilibri politici mediorientali, tutt'ora in corso e che non potrà che durare anni.

Questi processi hanno messo in moto sviluppi impensabili e di portata davvero notevole per quanto riguarda il collocamento politico della Turchia che produrranno un costante mutamento nel livello complessivo di rischio Paese. Ecco gli sviluppi che a nostro avviso sono avvenuti e stanno proseguendo anche nel 2018. Possiamo distinguere tre livelli: quello geopolitico, quello politico interno e quello della sicurezza interna.

SVILUPPI DEL RISCHIO GEOPOLITICO

Sul piano strategico regionale, il partito di governo dell'AKP ha elaborato un progetto di sviluppo di un Islam politico sunnita conservatore ed internazionalista, volto a ridare ad Ankara profondità strategica e soft-power, seguendo le tracce del defunto califfato ottomano e ricostruendo una nuova egemonia turco-centrica in ampie aree del frantumato quadro politico macro-regionale: dai Balcani, al Maghreb al Medio Oriente, fino al Corno d'Africa.

Tutte nuove linee d'azione che la politica estera turca aveva trascurato e marginalizzato per almeno un secolo, dalla fine del primo conflitto mondiale fino agli anni duemila.

Uno sviluppo favorito anche dalla caduta nel 2011 del regime egiziano, su cui Obama nel 2009 aveva posto le basi di una politica di democratizzazione del Medio Oriente supportata dagli USA.

La conseguente crisi del Paese ha visto per il momento infrangersi le aspirazioni del Cairo di divenire, proprio in alternativa ad Ankara, la potenza egemone nel mondo sunnita.

In questo processo la Turchia è divenuto il principale player del mondo arabo–sunnita, confrontandosi in un complesso gioco di competizione con Russia, Stati Uniti, Iran, Arabia Saudita ed Israele per la ridefinizione dei rapporti di forza in Medio Oriente dopo le primavere arabe e le guerre civili in Siria, Iraq e Libia.

Una competizione a 6 che, semplificando molto, vede contrapporsi due blocchi da tre: Russia, Iran e Turchia da un lato e USA, Arabia Saudita e Israele dall'altro. Attorno a questi due gruppi oscillano vari satelliti ed alleati minori. Trascinata da questi sviluppi la Turchia si è progressivamente allontanata dai suoi tradizionali alleati regionali, Israele e Arabia Saudita.

Sotto continua tensione è il rapporto con gli USA, ancora garantito dai legami dell'Alleanza Atlantica ma politicamente estremamente teso.

La decisione turca di avviare legami nel settore della difesa non solo con Paesi NATO ma anche con la Russia (v. MAT 3/2017) e quella di abbandonare il progetto di *regime change* in Siria accettando la vittoria del regime di Assad sostenuto da Russia e Turchia (inclusione della Turchia nel processo di pace di Ginevra/Astana) sta creando un vero terremoto geopolitico sulla futura collocazione della quarta potenza militare della NATO e della sua affidabilità all'interno dell'Alleanza.

L'espulsione della Turchia dalla NATO avrebbero certamente un effetto molto negativo sul *business climate* del Paese, ma sono scenari apparentemente inverosimili ci sembra, anche perché mancano totalmente sia i precedenti che i meccanismi, ed il voto all'unanimità nel Consiglio Atlantico lo renderebbe impossibile.

Sarebbe possibile tecnicamente l'abbandono, ma questo scenario ovviamente non è d'interessa di Ankara, che punta piuttosto ad allentare i vincoli e a costruirsi una propria libertà autonoma di manovra rimanendo nell'Alleanza.

È proprio l'essere membro dell'Alleanza che rende Iran e Russia molto interessate a smussare le divergenze geopolitiche con la Turchia.

SVILUPPI DEL RISCHIO POLITICO INTERNO

Da segnalare l'avvio di un processo di sempre maggiore centralizzazione del potere nella figura del leader del AKP, contrastando le tendenze esterne modernizzatrici provenienti dall'Europa e, più in generale, dal mondo occidentale. Processo che ha visto negli anni 2012 – 2014 un sotterraneo scontro tra diversi apparati dello Stato turco, che apparentemente sono sfociati nel confuso ed ancora oscuro golpe del luglio 2014. Il risultato di questo scontro interno all'Islam politico turco sta ridisegnando il tipo di nazionalismo turco, spostandolo da una tradizione secolare ed occidentale ad una visione più islamista. Questo produce sempre maggiori distanze tra Ankara e l'Unione Europea, ma soprattutto un forte braccio di ferro con gli Stati Uniti d'America, paese con cui la Turchia ha un importante rapporto militare nel contesto della NATO.

Nel 2018 non sono previste scadenze elettorali, ma sarà un anno di preparazione per le elezioni del 2019, sia municipali che le più importanti elezioni presidenziali previste per il mese di novembre. Le elezioni del 2019 vedranno il passaggio da una repubblica parlamentare ad una repubblica presidenziale, come previsto nella riforma adottata anche con referendum nel 2017. Il presidente sarà sia il capo di Stato che di governo e potrà nominare e dimissionare a suo piacimento i ministri, approvare il budget, nominare parte della magistratura superiore e adottare con proprio decreto alcune leggi. Vi sono pochissimi dubbi che sarà l'attuale presidente turco ad essere rieletto e a poter contare su questi pieni poteri scarsamente bilanciati, e rafforzerà pertanto il suo controllo sul Paese fino al 2024.

SVILUPPI DELLA SICUREZZA INTERNA

Se non appaiono esservi rischi per la sicurezza interna legati ad eventuali conflitti con oppositori politici del governo Erdogan, anche in prospettiva del suo ulteriore rafforzamento al potere, le principali preoccupazioni rimangono legate al rischio di una riattivazione di movimenti terroristici o insurrezionali basati in Turchia che sono stati attivi negli ultimi anni: i movimenti terroristici operativi in Turchia sono riconducibili sia alla filiera dello Stato Islamico che a quella di al-Qaeda, oltre che ovviamente al PKK curdo.

Al-Qaeda in passato, e più recentemente lo Stato Islamico, hanno operato in Turchia ma senza mai eleggere con determinazione il Paese come un vero target operativo, quanto puntando piuttosto ad utilizzarlo come *hub* o per colpire gli interessi Occidentali presenti nel Paese e favorire la rottura dei rapporti con USA ed Israele.

Diversa la questione dei movimenti irredentisti curdi che potrebbero, anche in seguito all'iniziativa militare turca contro i movimenti curdo siriani (nell'area di Afrin) riprendere sia le operazioni terroristiche in Turchia che eventuali operazioni di insurrezione urbana nelle aree a maggioranza curda.

Tutti fenomeni ben conosciuti anche in passato e che, qualora dovessero esplodere nuovamente, non altererebbero significativamente il rischio paese della Turchia, anche in considerazione dell'alta capacità delle forze di sicurezza turche.

CONCLUSIONI

I cambiamenti sia interni che geopolitici avvenuti in Turchia e tuttora in corso non appare abbiano una possibilità di modificare significativamente il contesto economico e commerciale del Paese, né condurre verso l'adozione di misure protezionistiche.

Vanno tuttavia guardate con attenzione lo sviluppo delle relazioni tra Turchia ed Unione Europea e (Germania in particolare) da qui fino alle elezioni presidenziali del 2019.

La presenza di una forte popolazione turca e curda residente in Europa, che sarà attivamente coinvolta per le elezioni politiche del 2019 e la continua repressione dei settori della società accusati di cospirare per l'Occidente contro gli interessi turchi, potrebbero far emergere nuovi conflitti tra Turchia ed Europa e portare all'adozione di misure economiche restrittive indirette contro Ankara.

La necessità di preservare i residui meccanismi di solidarietà all'interno dell'Alleanza Atlantica e soprattutto l'accordo di cooperazione UE – Turchia sui migranti alzano di molto il livello della soglia della sensibilità dell'Occidente rispetto alla questione dello stato di diritto in Turchia e alla protezione dei connazionali.

Pur riconoscendo l'effetto dei fattori psicologici e di alta politica sulla determinazione del *business climate*, non dobbiamo difatti dimenticare che le imprese operano *on the ground* e, dunque, non commettere l'errore di ritenere che il deterioramento del rischio Paese sia direttamente proporzionale alla percezione dell'allontanamento diplomatico di un Paese dal punto di vista dell'osservatore, in questo caso dell'Occidente.

Lo può divenire se questo processo è accompagnato da episodi concreti e misurabili sul terreno (attentati contro aziende e ritrovi occidentali, sequestri di persone fisiche, espropri e nazionalizzazioni, discriminazioni da parte del sistema giudiziario, congelamento di beni, diniego di concessione visti, adozione di normative o legislazioni protezionistiche, cancellazione di rotte aeree, etc.) che mettono in reale pericolo la presenza e l'operatività delle aziende sul territorio.

Al momento non ci pare che alcuna di queste potenziali negatività sia verificabile a breve. Parziale eccezione a questo ragionamento può essere rappresentato dal pericolo terrorismo, che effettivamente potrebbe mettere a dura prova il Paese in un anno chiave come il 2018, l'ultimo anno prima del varo della nuova Turchia presidenziale.

Ma questo rappresenta un vecchio rischio per la Turchia (che in passato ha conosciuto il terrorismo ideologico di estrema destra e sinistra, quello etno-separatista dei curdi e quello jihadista.

La possibilità dell'adozione di sanzioni mirate contro specifiche imprese rappresenta invece un sempre imprevedibile rischio concreto (basti pensare al caso Ocalan e alla minaccia di ritorsioni economiche della Turchia contro l'Italia).

Paolo Quercia. È stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. È direttore del *Center for Near Abroad Strategic Studies* e Coordinatore del Comitato scientifico del progetto "*A World of Sanctions*" (AWOS) occupandosi di analisi di rischio paese nei regimi sanzionatori. www.paoloquercia.net

MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry - II Edizione
Milano, 1/2 febbraio 2017 - Assolombarda
http://www.shippingmeetsindustry.it/

Green Logistics Expo
Padova, 7 /9 marzo 2018 - Fiera di Padova
http://greenlogisticsexpo.it/

GIA - IUMI ASIA FORUM 2018: Charting Asia's changing tides
Singapore, 24/25 aprile 2018 - Marina Bay Sands Convention Centre

COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Andrea La Mattina
Paolo Lovatti
Carlotta Matteuzzi
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli

SEGRETERIA DI REDAZIONE
via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.219
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

Cristina Castellini
ANIA Direzione Generale Assicurazioni e Distribuzione
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica