A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Anno IX Numero 3
Year IX, No. 3

luglio 2019
July 2019

BREXIT: BREVI CONSIDERAZIONI IN TEMA DI CLAUSOLE DI DEROGA ALLA GIURISDIZIONE ITALIANA CONTENUTE NELLE POLIZZE DI CARICO

di ALBERTA FRONDONI
Genoa Chambers

E' noto che, sul retro delle polizze di carico, tra le clausole ivi presenti e dalle quali scaturiscono i più frequenti spunti per sollevare eccezioni procedurali e correlate dispute in sede giudiziale, vi è quella 'Law and jurisdicion', sulla cui base vengono (dovrebbero) essere individuate, appunto, la giurisdizione dello Stato competente a decidere e la legge sostanziale applicabile per la risoluzione delle controversie che possano insorgere tra le parti coinvolte nel trasporto marittimo documentato dal titolo.

In base ai principi generali, e come riconosciuto anche in giurisprudenza, si ricorda, infatti, che *l'autonomia privata può delocalizzare il rapporto dalla disciplina degli specifici ordinamenti statuali a favore di standard normativi internazionalmente accettati* (Cass. n. 17675/16).

Uno dei Tribunali più 'gettonati' nella formulazione di tali clausole è sempre stato quello di Londra, quasi sempre individuato quale unico organo giurisdizionale competente, con espressa esclusione di qualsiasi altro Tribunale e con conseguente applicazione della legge inglese quale legge regolatrice del rapporto sostanziale, come si ricava in una delle tante formulazioni della clausola de qua, presa qui a mero esempio: "*it is hereby specifically agreed that any suit by the Merchant and, save as additional provided below, any suit by the Carrier shall be filed exclusively in the High Court of London and English law shall exclusively apply, unless the carriage contracted for hereunder was to or from the United States of America*" (omissis).

Rubrica di
Paolo Quercia

Articolo di
Dario Bartesaghi

BREXIT: BREVI CONSIDERAZIONI IN TEMA DI CLAUSOLE DI DEROGA ALLA GIURISDIZIONE ITALIANA CONTENUTE NELLE POLIZZE DI CARICO *segue*

Nell'ambito del trasporto marittimo internazionale, per verificare la validità dell'accordo di deroga alla giurisdizione contenuto nelle polizze di carico, *ut supra*, si è sempre fatto richiamo alla interpretazione estensiva dell'art. 17 della Convenzione UE di Bruxelles 27/9/1968, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (dapprima sostituita dal Regolamento UE n. 44/2001 e, successivamente, dal Regolamento UE n. 1215/2012, anche noto come Regolamento "Bruxelles I bis", in vigore dal 10 gennaio 2015).

Sulla base di tale normativa, si è consolidato negli anni l'orientamento giurisprudenziale, secondo cui "*la clausola attributiva di competenza può essere stipulata, nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere (usando l'ordinaria diligenza in relazione alla doverosità dell'informazione sulla prassi vigente) e che in tale campo – nella specie, nel trasporto internazionale in cui, per ragioni di semplicità e rapidità, è prassi consolidata che la polizza sia firmata soltanto dal vettore e consegnata al caricatore - è ampiamente riconosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale "considerato*" (principi affermati anche dalla Corte di Giustizia Europea, richiamati da Cass. n. 17675/2016, qui citata).

Una siffatta pattuizione risulta opponibile anche all'eventuale terzo portatore / giratario del titolo (e agli Assicuratori di questi, nell'azione di rivalsa), unitamente a tutte le altre originariamente pattuite fra 'shipper' e 'carrier': "*la clausola di proroga della giurisdizione validamente inserita in una polizza di carico è operante anche nei confronti dei successivi prenditori del titolo secondo la relativa legge di circolazione*" (Cass. n. 3029/2002, tra le tante).

Orbene. Sorge spontaneo il quesito circa le problematiche/future sorti di clausole a favore della giurisdizione delle Corti inglesi – per di più, esclusiva - tenuto conto del fenomeno 'Brexit' e sulle sue prossime (quanto ancora assolutamente) incerte conseguenze, dirette e/o indirette, anche nel settore del commercio internazionale.

In particolare, tra le più immediate possibili (probabili) ricadute post - Brexit sull'attività giurisdizionale nell'ambito UK, vi saranno, infatti, la futura inapplicabilità al Regno Unito delle normative UE vincolanti per i soli Paesi membri, ivi compreso il sopra citato Regolamento n. 1215/2012 e, ancor prima, il fatto che gli organi giurisdizionali del Regno Unito non saranno più considerati giudici di uno Stato membro UE.

Inoltre, con riferimento specifico alla tematica qui in oggetto, va considerato che, in caso di richiamo a giurisdizione e legge inglese:

a) perderà valenza ed applicabilità tutta quella consolidata giurisprudenza in tema di interpretazione di clausole di deroga alla giurisdizione ex art. 17 Convenzione di Bruxelles 1968 / Reg. CEE n. 1215/2012;
b) perderà rilevanza anche il c.d 'aquis communitaire', ovvero l'insieme dei diritti e degli obblighi acquisiti che costituiscono patrimonio comune degli Stati CEE; e
c) una clausola di deroga alla giurisdizione in favore di un giudice non comunitario potrà, tra l'altro, essere ritenuta onerosa e vessatoria.

Ma non solo. La previsione della giurisdizione UK come competente e comunque quale giurisdizione liberamente scelta dalle parti nell'ambito della loro autonomia privata / contrattuale, non potrà che comportare inevitabili dubbi sulle sorti delle decisioni adottate dai giudici UK.

Solo, ad esempio, si pensi ad una azione di rivalsa instaurata da una compagnia assicuratrice di Stato UE in territorio UK, a seguito della clausola di proroga della giurisdizione validamente pattuita nell'ambito di una polizza di carico: la prima perplessità deriva dal fatto che non sarà più così immediatamente garantita la libera circolazione delle sentenze emesse dai giudici UK sul suolo dei Paesi europei, e viceversa.

Inoltre, l'inevitabile ricorso alle norme di diritto internazionale privato interne ai singoli Stati – che, si ricorda, possono variare da giurisdizione a giurisdizione – potrà rendere l'eventuale riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze straniere incerti, con dilatazione di tempi e costi processuali e con minore certezza che le sentenze straniere siano in concreto pienamente eseguibili su territorio UK, e viceversa.

Allo stato, non può non sottolinearsi, dunque, una futura possibile incertezza del diritto e una altrettanto

BREXIT: BREVI CONSIDERAZIONI IN TEMA DI CLAUSOLE DI DEROGA ALLA GIURISDIZIONE ITALIANA CONTENUTE NELLE POLIZZE DI CARICO *segue*

possibile menomazione e/o comunque un aggravio del diritto di difesa e/o del raggiungimento in concreto del risultato positivo ottenuto in sede processuale (condanna al pagamento).

Quali saranno, infatti, le norme applicate dalle Corti UK agli accordi di giurisdizione in materia civile e commerciale e alla loro esecuzione, quando il Regno Unito sarà fuoriuscito dall'Unione Europea?

Tutto ciò senza contare che, in assenza di una disciplina unitaria o comunque convenzionale, l'accordo di giurisdizione in favore delle Corti UK potrà essere disatteso dai tribunali degli altri Stati Membri sulla base delle rispettive norme interne di diritto internazionale privato.

EXW ADDIO?

di PAOLO LOVATTI
Global Marine Consultant

L'edizione 2010 degli Incoterms si appresta ad andare in pensione.

A distanza di oltre ottanta anni dalla prima pubblicazione del 1936 da parte dell'International Camber of Commerce (ICC), l'ultima edizione del set delle regole che codificano i termini di resa e le relative interpretazioni che disciplina buona parte delle transazioni nel commercio internazionale, si appresta ad offrire al mercato una nuova rielaborazione, che oramai è consuetudine viene predisposta ad intervalli di dieci anni.

Per un efficace utilizzo di questi termini da parte degli utenti, è diventato sempre più indispensabile un aggiornamento costante che tenga in considerazione la rapida evoluzione di tutti gli aspetti connessi con il commercio di beni.

Quanto più gli utenti avranno a disposizione uno strumento user-friendly, tanto più esso sarà utilizzato, a beneficio di un impiego che porti ad evitare o comunque a ridurre errori e malintesi che generano costi e ritardi nelle transazioni e indirettamente originano diffidenze nei rapporti commerciali fra le parti.

Uno dei primari obiettivi è che tutte le parti coinvolte, venditori e compratori e coloro che operano in loro supporto quali banche, trader o vettori, siano rispettivamente consapevoli degli obblighi, dei costi e dei rischi che ciascuna delle parti coinvolte deve tenere a proprio carico nel momento in cui viene concordato, a seguito di una vendita, il trasferimento di proprietà di un bene.

La periodica revisione dei termini, ovviamente in carico a ICC che ne è la detentrice formale, è affidata al suo Drafting Group costituito da un comitato di esperti provenienti da Europa, Stati Uniti e per la prima volta, per questa prossima riedizione, anche da Australia e Cina. Il comitato si avvale del supporto di 150 realtà locali, principalmente Camere di Commercio, al fine di raggiungere obiettivi concreti e calati nella realtà quotidiana.

La presentazione ufficiale della nuova edizione degli Incoterms è attesa nel corso dell'ultimo trimestre di quest'anno, congiuntamente alle celebrazioni per il centenario della costituzione dell'ICC. I nuovi termini saranno ufficialmente applicabili dal 1° gennaio 2020.

Nel passato la reazione da parte dell'ICC a nuove metodologie di trasporto e commercio non è stata così immediata come ci si sarebbe atteso, ma quando gli interessi coinvolti sono diffusi e talvolta antitetici non sempre risulta facile accomunare le diverse attese e proporre modifiche sostanziali.

Negli ultimi anni nuove figure si sono affacciate nel panorama commerciale e al riguardo sarà utile comprendere come e quali di queste situazioni sono state ora considerate e codificate.

EXW ADDIO? *segue*

In particolare:

- il boom dell'e-commerce, guidato da aziende come Amazon e Alibaba, nel commercio B2C e B2B
- i nuovi contratti smart utilizzati nelle vendite internazionali supportati dalla tecnologia Blockchain, che stanno cercando di rendere più sicure le transazioni commerciali
- l'aumento esponenziale del trasporto intermodale e, insieme a esso, la necessità di avere termini di resa multiuso che si possano applicare a questa tipologia di trasporti. In pratica il superamento del puro trasporto marittimo tradizionale che sino ad oggi ha la prevalenza per numero nei termini.

Inoltre, per comprendere l'efficacia delle nuove proposte di modifica sarà utile osservare se saranno stati presi in considerazione e risolti altri due aspetti:

- l'uso improprio da parte degli utenti di alcune regole quali l'utilizzo di termini specificatamente marittimi, quale potrebbe essere il CIF, anche per altri mezzi di trasporto
- l'ingresso nel comitato di Cina e Australia, con diseguali consuetudini commerciali da tenere in considerazione, per una più ampia normalizzazione del sistema globale.

In questo contesto e prima di entrare nel merito delle modifiche, un doveroso cenno deve essere fatto riguardo la sicurezza informatica che nell'ultimo decennio ha visto crescere esponenzialmente minacce e attacchi.

Questa situazione non ha esentato il settore marittimo, valga quale esempio l'attacco nel giugno 2017 alla società Maersk che ha messo in seria difficolta, per oltre dieci giorni, questo colosso dei trasporti e conseguentemente i suoi clienti, impedendo in pratica la corretta gestione di carichi, imbarchi e sbarchi.

Questi attacchi possono comportare la cancellazione di dati, la loro corruzione o il loro furto connesso anche alla sottrazione di informazioni finanziarie a scapito dell'utenza.

A causa della massiccia migrazione verso la digitalizzazione e della crescente necessità di un comune standard di sicurezza informatica, sarebbe auspicabile che l'ICC congiuntamente ad altri organismi internazionali si facesse parte diligente nell'affrontare questo problema o che comunque lo stesso fosse posto al più presto in agenda, al fine di offrire a livello internazionale modelli comuni di sicurezza informatica nelle transazioni.

Vediamo allora quali sono i maggiori cambiamenti che potrebbero essere inclusi in questa edizione 2020. L'ICC mette in guardia l'utenza riguardo le versioni non ancora ufficiali dei nuovi termini, ma la coincidenza fra diverse fonti di informazione fa ritenere che la loro riformulazione sia praticamente conclusa salvo poche ultime rifiniture.

D'altra parte a distanza di meno di cinque mesi dalla presentazione ufficiale apparirebbe complesso per un comitato internazionale rimettere in discussione il frutto di questi ultimi anni di lavoro e affinamento.

Il termine EXW (Ex Works) è l'indiziato più noto nel processo di revisione.

Esso è verosimilmente pronto a scomparire dalla scena dopo tanti anni di onorato servizio.

Secondo il Drafting Group l'EXW viene spesso utilizzato in modo improprio e potrebbe essere idoneamente sostituito da altri Incoterms più adatti. In base a quanto previsto dalle regole, dovrebbe essere il compratore che provvede alle operazioni di carico nel magazzino del venditore ma nella pratica è questo che provvede materialmente ad effettuarlo, in tutto o in parte.

Ciò può creare incertezze legali in molti Paesi, in relazione alle leggi sulla sicurezza sul lavoro, in quanto il compratore per eseguire queste operazioni dovrebbe operare in locali che non sono sotto la sua responsabilità.

La regola è anche in contrasto con la Convenzione CMR, in base alla quale le merci devono essere caricate dal mittente e non dal compratore come appunto stabilito dalla resa EXW.

Un altro aspetto non secondario riguarda lo sdoganamento all'esportazione.

Continua a essere poco logico che il compratore/importatore debba gestire lo sdoganamento delle merci all'esportazione, come stabilito da questo termine: nei regolamenti doganali europei esiste da tempo la tendenza a vietare ai venditori di utilizzare la regola. Negli ultimi anni, a fronte di queste critiche l'EXW è stato sempre più dismesso a livello internazionale limitandone l'uso a quello nazionale.

Di fronte ai timori di una parte dell'utenza che ritiene si possa creare un vuoto regolamentare, la soluzione risulta a portata di mano in quanto si potrà più appropriata-

EXW ADDIO? *segue*

mente utilizzare la resa FCA già presente nelle regole.

Anche il DDP (Delivery Duty Paid) sembra destinato a scomparire. Le ragioni sono formalmente identiche a quanto esposto per l'EXW e anche in questo caso riguardano sia gli aspetti doganali, sia l'incongruenza con il pagamento di parte delle spese. Tuttavia per evitare vuoti derivanti dalla sua eliminazione sono attesi due nuovi termini: DTP e DPP.

Attualmente il DDP prevede che tutti i dazi doganali a destino debbano essere a carico del venditore, indipendentemente da dove vengono consegnate le merci (indirizzo del compratore, magazzino, terminal, ecc.). Con le nuove regole il venditore sarà in ogni caso responsabile del pagamento dei dazi doganali, ma sarà prevista una descrizione più chiara per quanto riguarda il luogo di consegna finale.

In base al nuovo DTP (Delivered at Terminal Paid) il venditore sarà responsabile di tutti i costi riguardanti il trasporto, inclusi i dazi doganali, nel caso in cui le merci siano consegnate a un terminal alla destinazione finale, sia esso porto, aeroporto, centro di smistamento trasporto o di logistica.

Con il DPP (Delivered at Place Paid) il venditore sarà sempre responsabile di tutti i costi riguardanti il trasporto inclusi i dazi doganali, ma questo termine di resa dovrà essere utilizzato quando le merci saranno consegnate in altri luoghi che non siano un terminal, quali ad esempio l'indirizzo finale del compratore.

Un altro termine probabilmente destinato a essere ridimensionato o a scomparire sarà il FAS (Free Alongside Ship) in quanto scarsamente utilizzato. In questi anni l'utenza ha preferito l'utilizzo del termine FCA (Free Carrier) idoneo anche per le merci consegnate nel porto di partenza nel Paese dell'esportatore.

Con FCA l'esportatore non ha limitazioni riguardo la consegna delle merci in banchina, come per il FAS, tenuto conto che la banchina è parte integrante del terminal marittimo. In base ad alcune verifiche effettuate dall'ICC, l'FCA risulta essere il termine attualmente più utilizzato, tenuto conto che circa il 40% delle transazioni nel commercio internazionale sono eseguite con questo Incoterms. La sua versatilità non lega la consegna in un luogo predeterminato dalle regole, ma lascia ampia flessibilità alle parti di concordare se esso dovrà essere l'indirizzo del venditore, il terminal del trasporto terrestre, un porto oppure un aeroporto.

Questa flessibilità avrà tuttavia la necessità, per una corretta applicazione della regola, di esplicitare espressamente il luogo concordato sui documenti di trasporto. Riguardo l'utilizzo più corretto del FCA, sono in corso valutazioni riguardo l'opportunità di un suo sdoppiamento: uno per le consegne terrestri e un secondo per quelle marittime.

Sempre in questo contesto il Drafting Group sta analizzando l'opportunità di continuare a mantenere il termine FAS ma con un nuovo acronimo per un suo utilizzo specialistico limitato ad alcuni prodotti quali minerali e cereali per i quali l'utenza di settore attualmente continua a farne uso.

E veniamo ad altri due termini molto popolari: il FOB e il CIF. Le variazioni apportate negli Incoterms 2010 in base ai quali non risulta corretto il loro uso quando le merci siano caricate in container, continuano ad essere spesso disattese dagli utenti.

Più correttamente per questa modalità di trasporto dovrebbero essere utilizzati i termini FCA e CIP.

La difficoltà ad abbandonare usi e consuetudini può essere fatta risalire al fatto che essi son termini storici: il termine FOB, evidentemente con una formulazione parzialmente differente, era già utilizzato in Inghilterra alla fine del XVIII secolo, ma le modalità di trasporto erano allora ben diverse da quelle attuali.

Il punto chiave in relazione al quale FOB e CIF hanno valenza solo per i trasporti di merci in stiva, è che il venditore in genere perde il controllo del container una volta esso viene consegnato al terminal. Pertanto, il venditore non potrà avere un reale controllo sui costi associati al suo stoccaggio nel terminal e al successivo caricamento sulla nave.

Allo stesso modo per quanto riguarda il trasferimento del rischio. Secondo la regola, la consegna dal venditore al compratore si intenderà conclusa nel momento in cui le merci sono caricate a bordo della nave. Un venditore che continui ad utilizzare il termine FOB per merci in container dovrebbe essere consapevole sia dei rischi a cui le merci possono andare incontro durante una giacenza talvolta prolungata prima dell'imbarco, sia dei costi che gli potrebbero essere addebitati sino alla messa a bordo del container.

Se si tiene conto che attualmente l'80% dei traffici internazionali avviene con merci containerizzate, è facile comprendere quante possono essere state in questi anni le dispute tra esportatori e importatori su costi non concordati e su danni occorsi durante le giacenze precedenti l'imbarco. Purtroppo in questo ultimo decennio non è stato fatto uno sforzo da parte delle Camere di

EXW ADDIO? *segue*

Commercio locali per far conoscere all'utenza il cambiamento sostanziale.

In questa prossima edizione è attesa una correzione rispetto all'ultimo approccio 2010 con le necessarie precisazioni che gli utenti dovranno esaminare attentamente al fine di evitare il ripetersi di incertezze negative.

A questa serie di cancellazioni e modifiche si dovrebbe aggiungere un termine completamente nuovo denominato CNI (Cost and Insurance). Esso dovrebbe andare a coprire un gap tra i termini FCA e CFR/CIF.

A differenza di quanto stabilito dalle regole FCA, esso comprenderà l'obbligo per l'esportatore di provvedere alla copertura assicurativa ma, a differenza di CFR e CIF, il costo del trasporto non sarà a suo carico. Sarà necessario comprendere, in base ai suoi contenuti, se potrà essere raggruppato con gli altri termini "C", definiti come "Incoterms di arrivo", per i quali il rischio del trasporto si trasferisce dal venditore all'acquirente nella località di partenza delle merci. Con questo nuovo termine, saranno tre i termini di resa che prevedono l'obbligatorietà per il mittente a contrarre un'assicurazione a favore del ricevitore, andando ad aggiungersi al CIP e al CIF.

Come noto tutti gli altri termini di resa non prevedono obblighi assicurativi a carico del venditore, se non quelli di fornire informazioni corrette per eventualmente permettere al compratore di provvedere alla copertura assicurativa delle merci durante il loro trasporto nel momento in cui esse non saranno sotto la sua responsabilità.

Senza dubbio la nuova formulazione dei termini costituirà un ulteriore progresso nella ricerca di una sempre più ampia chiarezza nei rapporti e nella riduzione dei contenziosi, ma d'altra parte potrebbe essere utile che nell'ambito dei futuri Incoterms fossero presi in considerazione anche aspetti sino ad oggi solo marginalmente considerati:

- le caratteristiche dell'imballaggio delle merci, la loro marcatura e la facoltà di ispezione
- la sicurezza nei trasporti e dei sistemi di caricazione sui mezzi di trasporto anche alla luce dei nuovi Regolamenti nazionali e delle Convenzioni internazionali
- un approccio più evoluto degli aspetti e degli obblighi assicurativi oggi formalmente fermi ai rischi garantiti dalle ICC(C) mentre il compratore, o le relative banche, nella maggior parte dei casi richiedono coperture *all risks*
- una maggior connessione fra Incoterms e contratto di compravendita internazionale
- gli aspetti connessi alle vendite di servizi. Da sempre, gli Incoterms sono stati predisposti esclusivamente per regolazione delle vendita di prodotti tangibili, ma negli ultimi anni nel commercio sono aumentate esponenzialmente anche le vendite di beni immateriali quali servizi e licenze o di prodotti digitalizzati, ad esempio licenze di riproduzione per stampanti 3D. Probabilmente non sarà in questa edizione ma potrebbe aver senso introdurre nelle future regole un nuovo termine *"InServterms"* tenuto conto che in molti Paesi avanzati, questi servizi potranno rappresentare fette importanti del PIL.

Ancora una volta sarà comunque importante sottolineare tramite un'adeguata opera di sensibilizzazione, che l'utenza utilizzi gli Incoterms in maniera corretta, rispettandone integralmente i contenuti in base alle rispettive definizioni senza correzioni o aggiunte, che possono creare confusione nel rapporto tra venditore e compratore e, in caso di sinistro, con gli assicuratori.

IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE

di DORIANO RICCIUTELLI
Istruttore ENAC della sicurezza

In base agli obblighi imposti dal regolamento (CE) n. 300/2008, che istituisce norme per la sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione europea il 16 aprile 2019 ha pubblicato l'ultima relazione annuale relativa alle ispezioni mirate a controllare l'applicazione delle previste misure di security e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare i livelli complessivi di *performance*.

Secondo il quadro normativo di settore, l'implementazione delle regole di sicurezza aerea si fonda su un duplice meccanismo di monitoraggio consistente, per un verso, nel complesso di ispezioni di competenza appunto del predetto organo comunitario e ad integrazione, per altro verso, nell'insieme delle valutazioni che i paesi membri svolgono (audit, ispezioni, test, inchieste e relazioni), ai sensi di quanto disposto dal regolamento (UE) n. 18/2010 sul controllo di qualità.

Infatti, l'attuazione della legislazione inerente alla citata materia s'impernia su regole comuni che tendono a impedire il compimento di interferenze illecite nei confronti di aeromobili civili che mettono in pericolo nel trasporto aereo la sicurezza di persone e beni.

Ciò detto, l'azione della Commissione si incentra, *in primis,* nei controlli diretti alle autorità nazionali designate per accertare la capacità tecnico - operativa e dispositiva degli Stati membri di ottenere la corretta adozione della regolamentazione europea discendente. A seguire, le ispezioni si estendono agli aeroporti, agli operatori e ai soggetti destinatari della normativa *de qua* e sono indirizzate ad appurare se le prefate autorità abbiano efficacemente individuato le eventuali carenze e, quindi, provveduto alla attivazione dei conseguenti interventi correttivi.

E' opportuno rammentare che il costante lavoro della Commissione (segnatamente dalla DG Move, vale a dire la Direzione Generale Mobilità e Trasporto competente) è confortato dalla predisposizione di appositi manuali che raccolgono "istruzioni e orientamenti" nonché di dettagliate informazioni classificate sulle procedure da osservare nel corso di ciascuna fase delle ispezioni.

Si aggiunga che in seno alla summenzionata Direzione è stato costituito un gruppo di lavoro con la partecipazione dei responsabili dei dipartimenti statali per il controllo della qualità della security dell'aviazione civile con il compito di "promuovere" la trasparenza e l'omogeneità delle metodiche di esame sulla conformità e l'ultima riunione di tale gruppo si è tenuta il 9 aprile 2019.

Va detto ancora che l'organizzazione ispettiva può contare su un numero di sette funzionari europei affiancato da un *pool* di almeno un centinaio di auditor nazionali, nominati dai paesi membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, nonché dalla autorità di vigilanza EFTA e dalla Conferenza dell'Aviazione Civile (ECAC).

Sul punto si precisa che in occasione del 100° meeting del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile AVSEC (Directorate A - Policy Coordination, A.5 Security) del 20 marzo 2019, allo scopo di ottimizzare la programmazione operativa nei prossimi mesi, la Commissione ha invitato i rappresentanti degli Stati ad aggiornare la lista dei propri auditor nazionali - che è stata successivamente resa disponibile già nel maggio 2019.

Giova positivamente rimarcare che in occasione delle ispezioni sinora concluse, il corrispondente "tasso di conformità" si è attestato attorno all'80% dimostrando che gli organi preposti alla tutela della sicurezza aerea abbiano rispetto al passato "notevolmente rafforzato il loro impegno", anche a fronte di un impianto normativo vieppiù complesso, specie in ambiti quali il cargo, lo screening dei LAG,s (liquidi, gel e aerosol) e il rilevamento delle tracce di esplosivo.

In proposito il regolamento (UE) 103 del 23 gennaio 2019 prevede una serie di misure atte a rinforzare i controlli di articoli proibiti celati nelle calzature mediante l'utilizzo di apparati SED (*i.e.* shoe explosive detection equipment) i quali devono essere in grado di rilevare e segnalare, mediante un allarme, la presenza almeno di "esplosivi specificati" e di dispositivi EVD ,(*i.e.* explosive vapour detection equipment), adottati nei controlli degli esplosivi nel bagaglio da stiva, nelle merci, indosso alle persone e nei loro bagagli a mano.

IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE *segue*

Certo si tratta di apparecchiature impiegabili soltanto come modalità supplementari di screening ma la loro introduzione s'inserisce, tuttavia, in un nuovo contesto internazionale della security aerea ove si è resa necessaria una revisione dei dispositivi di prevenzione per affrontare con maggior efficacia il quadro delle minacce e dei rischi.

Con riferimento all'ultimo ciclo di ispezioni delle autorità nazionali, ancorché sia stato raggiunto il preventivato numero delle frequenze minime di verifica presso gli scali aerei, sono state rilevate comunque alcune carenze sull'esecuzione dei piani di sicurezza nazionali per il controllo di qualità. Nello specifico sono emerse problematicità in capo alle autorità ad assicurare che i gestori, le compagnie aeree e i soggetti regolamentati (agenti, fornitori di bordo e di aeroporto) provvedessero all'aggiornamento costante dei predetti documenti e al mantenimento della *compliance* con gli standard previsti nei regolamenti e nelle decisioni della Commissione.

A mero titolo esemplificativo merita difatti osservare che, sulla scorta del regolamento (CE) 300/08, è stata via via emanata una copiosa normativa discendente di strumenti normativi esecutivi della Commissione (regolamenti n 1998/2015, 815/2017 e 103/2019) - concernenti il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure di sicurezza aerea - con la conseguente, plausibile difficoltà di allineamento dei citati piani qualitativi agli emendamenti così rapidamente succedutisi nel breve periodo.

Quanto alle ispezioni iniziali degli aeroporti si sono palesate talune criticità causate principalmente da fattori umani che, a ben vedere, sono correlate alla attuazione di prassi e metodologie di security in peculiari settori ove, anche in questo caso, sono giustappunto intervenute prescrizioni normative di recente emanazione.

Muoviamo da disposizioni regolatrici delle procedure dei *check* all'accesso nelle SRA (*security restricted areas*) del personale e dei bagagli a mano - tutti spazi di intervento quest'ultimi che necessiteranno inevitabilmente di maggior rigore e diligenza da parte delle autorità aeroportuali, degli operatori e delle altre pertinenti amministrazioni locali.

Sul piano degli interventi di potenziamento dei processi di controllo dello staff di scalo, dei crew member e delle persone diverse dai passeggeri che fanno ingresso in air side, dal 31 dicembre 2020 secondo le previsioni del regolamento 103/2019 entrerà in vigore un pacchetto di inedite norme orientate al contrasto dell'"*insider threat*", che costituisce un serio e fondato motivo di allerta, stando anche alle indicazioni ricomprese nel Global Aviation Security Plan (GASeP) dell'ICAO (azione prioritaria 1.7.1G, target per il 2019).

Si aggiunga che debbono essere intesi in quest'ottica alcuni emendamenti (*e.g.* amendment 15, p. 4.1.3) all'annesso 17 della Convenzione di Chicago che ipotizzano l'attivazione di misure idonee a combattere i cennati rischi di security utilizzando tecnologie di alto profilo progettate per il controllo comportamentale (*behaviour detection systems*).

Alla stregua di queste premesse va oltretutto ribadito che gli ispettori europei hanno ritenuto estremamente confortanti i risultati confermativi di una aderenza sostanziale alla legislazione unionale, ottenuti dalle verifiche su bagagli da stiva e delle provviste di bordo, sul training e sugli apparati di sicurezza.

In merito è appena il caso di mettere in risalto che il conseguimento di tali miglioramenti giunge oggi grazie alla maturata consapevolezza acquisita attraverso l'ottimizzazione della cultura della sicurezza, propugnata con forza dall'ICAO (*Assembly Resolution A39-18 Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security*).

Secondo il regolamento 103/2019 (P.26, 11.1.11) i soggetti aeroportuali dovranno incorporare nei propri programmi di sicurezza una" strategia interna" e "misure volte a migliorare la sensibilizzazione del personale" in vista di un ulteriore consolidamento di quella "cultura".

Da questa prospettiva, notiamo apprezzabili riscontri dalle ispezioni degli aeroporti le cui direzioni locali in precedenza avevano dovuto risolvere alcune carenze per il tramite di puntuale correttivi e esaustivi "piani di rientro". Non si trascuri, poi, la circostanza che i controlli periodici svolti annualmente dagli Stati membri in virtù del regolamento (UE) n. 18/10 (Allegato II, punto 18) ha fatto parimente segnare un giudizio assai favorevole, atteso il

IL MONITORAGGIO SULL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA NEGLI AEROPORTI UE ED EXTRA-UE *segue*

proficuo e stretto rapporto collaborativo delle autorità designate con la DG Move.

Sul versante delle valutazioni, non sono mancate nella disamina di cui discutiamo, le relazioni degli aeroporti dei paesi terzi utili a rilevare periodicamente all'interno del meccanismo del sistema unico (*one - stop security*) la equivalenza e l'adesività degli standard applicati dai paesi extra-europei con la normativa UE sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Alla luce delle indicazioni emergenti dalle note della Commissione, assistiamo alla crescita esponenziale del patrimonio informativo della banca dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica (*Union database on supply chain security* - UDSCS) che, oramai, include codici alfanumerici corrispondenti ad agenti regolamentati e mittenti conosciuti (UE e extra UE), validatori indipendenti, vettori aerei extra-UE ACC3, fornitori regolamentati.

Sul terreno delle iniziative di ricerca oggetto della relazione, è stato analizzato uno studio finalizzato alla protezione delle aree pubbliche in undici aeroporti dell'Unione Europea e la Commissione, oltre a valorizzarne l'efficacia ha enunciato alcune raccomandazioni *ad hoc* rivolte agli "orientamenti", alle "valutazioni dei rischi" e alla "condivisione delle informazioni".

Qui non sfugge l'interesse al citato tema focalizzato sulle misure di sicurezza per le aree a terra concepite per attenuarne il rischio e prevenire possibili atti di interferenza illecita conformemente al *risk assessment*, ove si consideri l'approvazione dell'emendamento (n. 15) "*Landside*", già intervenuto a modifica dell'Allegato 17 (Conv. Chicago), nonchè la recente pubblicazione del "*guidance material*" aggiornato dall'ICAO in cui si approfondisce l'argomento, richiamato nel capitolo titolato "*The security of landside areas of airports*".

Per dovere di completezza, ci preme rammentare ancora l'emendamento 16 al predetto Allegato 17, secondo cui gli Stati contraenti stabiliscono e applicano "procedure per condividere, ove opportuno, con operatori aeroportuali, gli operatori aerei, i fornitori di servizi di traffico aereo o altre entità interessate, in modo pratico e tempestivo, le informazioni pertinenti per aiutarli a condurre valutazioni dei rischi di sicurezza efficaci relative alle loro operazioni"; la *novella* è stata presentata al Consiglio dell'ICAO per la relativa adozione in occasione della 213^ riunione ed è divenuta applicabile nel novembre 2018.

Merita appena un cenno la questione attinente alle nuove progettualità sulle merci in quanto la Commissione, in cooperazione con gli Stati UE e le autorità doganali nonché la forte collaborazione in seno al gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO, ha proseguito nell'intento di finalizzare il regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (*PLACI - pre-loaded advanced cargo information system*) e, nell'ultima riunione dell'AVSEC del 20 marzo 2019 è stato rammentato che la relativa implementazione è prevista entro i mesi di marzo 2021 e 2023, rispettivamente per le spedizioni postali e per il cargo.

Trasferendo la nostra indagine verso l'attività ispettiva condotta a livello internazionale dobbiamo riferirci al progetto "*Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA)*" attraverso il quale l'ICAO ha potuto individuare diversi *gap* presso gli aeroporti visitati in tutto il mondo, verosimilmente analoghi a quelli acclarati presso gli scali dell'UE.

Orbene tale programma di controllo permanente della citata Organizzazione, ha confermato la necessità che taluni Stati colmino le proprie lacune riguardanti, *inter alia*, certe misure inadeguate di controllo degli accessi alle aree soggette a restrizioni di sicurezza (SRA), carenze nell'attuazione dell'identificazione del personale aeroportuale e dei veicoli, e, infine, mancanza di risorse umane e tecniche.

In conclusione, tenuto conto della esigenza di affinare soprattutto i comparti di security risultati maggiormente deficitari, non sorprenderà che la materia circa gli esiti e le risultanze delle indagini ispettive abbia di recente integrato - come validissimo contributo conoscitivo - i programmi didattici dei corsi per il rinnovo (*recurrent training*) della certificazione degli istruttori nazionali, svoltisi nei mesi di maggio e giugno 2019 a cura di un centro di formazione autorizzato dall'ENAC [1].

(1) Nota ENAC del 14/5/2019 di autorizzazione per il centro formativo" Security & Training S.r.l."

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). E' 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*

IL RISCHIO SANZIONI E IL SETTORE *MARINE*

Il settore *marine* e più in generale l'industria dello *shipping* sono due settori che tradizionalmente vantano un ampissimo grado di internazionalizzazione.

Non potrebbe essere che così visto il ruolo sempre più crescente dei traffici marittimi che, spinti dai decenni della globalizzazione, oggi arrivano a toccare il 90% del commercio internazionale.

Questo ruolo privilegiato nell'economia mondiale ricoperto dal settore marittimo lo espone tuttavia a tutte le perturbazioni geopolitiche che avvengono nel mondo, dai conflitti a terra nelle zone costiere, alle minacce alle SLOC (*Sea Lines of Comunications*), alle possibilità di blocco dei *choke points*, fino a fenomeni come la pirateria marittima, endemica in alcune aree del pianeta, o alle crescenti capacità tecniche di gruppi terroristici di operare in mare.

Il crescente ruolo delle sanzioni marittime

Tuttavia una delle dimensioni di cui l'industria marittima dovrà occuparsi in maniera crescente nel prossimo futuro è quella delle sanzioni economiche e finanziarie che stanno colpendo sempre più le relazioni commerciali marittime.

Embarghi ed altre forme di restrizione del commercio sono sempre state una preoccupazione del mondo di chi opera via mare. In particolare perché molto spesso gli embarghi andavano a colpire il trasporto di prodotti petroliferi che rappresentano tanto una parte quantitativamente rilevante dello *shipping* che uno dei settori particolarmente attenzionati dai provvedimenti sanzionatori per via dello loro rilevanza strategica.

Trend di trasformazione dei regimi sanzionatori

Tuttavia, da una rapida analisi dei regimi e dei provvedimenti sanzionatori degli scorsi anni appaiono evidenti alcuni trend che renderanno il mondo delle sanzioni del futuro sostanzialmente diverso da quello del passato, con un aumento di complessità e di specializzazione che impatteranno sempre più massicciamente su alcuni aspetti dello shipping e dell'industria marittima. Almeno tre grandi tendenze possono qui brevemente essere richiamate:

1. *La crescita quantitativa dei regimi sanzionatori.* Ormai i regimi sanzionatori proliferano in maniera esponenziale, con molteplici "sorgenti" giuridiche che autonomamente – e spesso in contrapposizione tra loro – producono norme che criminalizzano (e non semplicemente proibiscono) un determinato comportamento del commercio internazionale per motivi politico – strategici (e non per motivi economici). Solo gli USA hanno in vigore oltre 30 regimi sanzionatori differenti, due terzi dei quali è stato inasprito negli ultimi anni, secondo un ritmo quasi settimanale.
2. *Trasformazione qualitativa.* Alla crescita quantitativa dei regimi sanzionatori fa da riscontro una trasformazione nella qualità e nella specificità delle sanzioni. I provvedimenti restrittivi sanzionatori riguardano spesso non più interi Paesi ma sempre più singoli mercati o addirittura settori di nicchia di specifici mercati o industrie. Un livello di miniaturizzazione delle sanzioni che è oramai arrivato a livello personale, con provvedimenti restrittivi che vanno a colpire singole persone fisiche all'interno di una grande azienda, o singole navi all'interno di una flotta. Delle trasformazioni qualitative fa parte il processo di finanziarizzazione delle sanzioni, visto che le transazioni bancarie ed assicurativi rappresentano un *choke point* virtuale del commercio internazionale che può essere facilmente colpito.
3. *Trasformazione del significato delle sanzioni.* La proliferazione

IL RISCHIO SANZIONI E IL SETTORE *MARINE* *segue*

quantitativa e qualitativa delle sanzioni economiche e finanziarie è conseguenza della sempre maggiore politicizzazione delle sanzioni, non più legate a grandi questioni di sicurezza internazionale -come, ad esempio, la proliferazione nucleare - più o meno condivise e supportate da Risoluzioni delle Nazioni Unite ma sempre più strumento di ritorsione per situazione politiche e strategiche particolari e normalmente divisive della comunità internazionale. Ciò comporta un aumento del rischio politico e del rischio geopolitico nella gestione dei regimi sanzionatori, incrementato dall'aumento delle sanzioni extraterritoriali e da una sempre maggiore ricorsa all'unilateralismo.

Di tutti questi fattori il settore del cluster del mare dovrà tenere maggiormente conto, anche per l'evidente fatto che sono sempre più i regimi sanzionatori che prevedono specifiche restrizioni (e non sempre proibizioni assolute) al commercio marittimo; basti pensare ai regimi sanzionatori quali quello su Cuba, quello sulla Corea del Nord, sulla Siria, sulla Libia, sulla Russia/Ucraina, tutti accomunati dal fatto di avere specifiche e rilevanti restrizioni che si applicano al commercio marittimo.

Un aumento di complessità per un settore come quello dell'industria del mare che possiede, già di suo, un'elevata complessità giuridica delle transazioni internazionali con numerose giurisdizioni che si sovrappongono e si contraddicono ed ampi vuoti giuridici o normativi.

Il settore marittimo, se non seguirà tali sviluppi dei regimi sanzionatori con una propria adeguata capacità di gestione del rischio politico-geopolitico e con una propria strategia della compliance internazionale, che non venga però applicata a spese della competitività, rischia di essere uno dei campi più esposti in futuro al crescente ricorso degli Stati all'utilizzo delle sanzioni economiche e finanziarie.

Un caso di studio nel mondo degli armatori italiani

Il recentissimo caso di un armatore italiano finito nella SDN list dell'OFAC per 90 giorni, con un danno economico e reputazionale importante, può essere considerato un esempio della sottovalutazione non tanto delle norme internazionali quanto del rischio geopolitico nell'operare in un settore complesso e politicamente sensibile come quello dei trasporti di prodotti energetici via mare.

Il caso, esemplificativo di quanto detto, ha visto una compagnia di navigazione italiana stabilire un contratto di *Long Term Charter* con una società cubana di importazione di prodotti petroliferi. Nonostante il fatto che al momento della stipula del contratto non vi fossero in vigore né restrizioni europee, né le restrizioni USA si applicassero al contratto in essere, il cambio della politica estera americana verso Cuba e la crisi Venezuelana (con l'adozione il 1° novembre 2018 del E.O. 13560 che inserisce la PDVSA – la compagnia di stato venezuelana esportatrice di greggio – nella SDN list dell'OFAC) ha notevolmente ampliato il rischio geopolitico relativo a quel contratto. Contratto che, nonostante fosse di Charter – in cui è il Charterer a determinare i porti di destinazione mentre all'armatore resta la gestione operativa della nave ma non il controllo del suo impiego commerciale e della verifica delle controparti con cui essa opera – non ha impedito che, dopo un viaggio tra Venezuela e Cuba del marzo 2019, l'azienda italiana fosse inserita nella SDN list americana.

Ciò nonostante il fatto – ed è molto importante considerarlo per far capire l'importanza del rischio geopolitico – che l'Executive Order 13560 con cui veniva blacklistata la PDVSA sia un EO non extraterritoriale, ossia valido solamente per le US persons e non applicabile a soggetti giuridici italiani anche in forza delle stesse leggi USA.

In altre parole, l'operato dell'armatore italiano appare essere stato giuridicamente conforme alle normative europee e probabilmente anche a quelle statunitensi, ma ha sottovalutato il rischio geopolitico di operare a cavallo di più regimi sanzionatori, ancorché formalmente non lo riguardavano direttamente.

Questo porta alla luce un altro elemento di interesse, in cui i regimi sanzionatori non vanno più interpretati per sé stessi, ma sempre più in maniera collegata con altri regimi sanzionatori. L'operare a cavallo di più regimi sanzionatori politicamente ma non giuridicamente connessi (esempio Cuba/Venezuela, Venezuela/Russia, Iran/Siria, Russia/Siria, Iran/DPRK etc.) rappresenta un ulteriore livello del rischio sanzioni che va adeguatamente monitorato e gestito.

CELLULARI ALLA GUIDA: UNA GRAVE DISTRAZIONE, SPESSO CAUSA DI INCIDENTI

di DARIO BARTESAGHI
Presidente di Mechanical Line Solutions

Nell'ultimo rapporto sulla sicurezza stradale di DEKRA – organizzazione mondiale di consulenza sulla sicurezza in campo automotive – è sancito che "*il 90% degli incidenti stradali è causato da cattive abitudini*", tra cui quella legata all'uso dei cellulari alla guida, utilizzati per telefonare, chattare e navigare sui social network.

Ce ne parla Dario Bartesaghi, Presidente di Mechanical Line Solutions, società che da oltre 30 anni produce sistemi di sicurezza per veicoli commerciali e industriali.

L'ultimo ritrovato brevettato da MLS si chiama *iCall Car Stop* e promette di ridurre drasticamente il numero di incidenti legati all'uso improprio dei telefoni alla guida.

iCall Car Stop è un sistema di semplice utilizzo – similare all'obbligatorietà delle cinture di sicurezza – con particolari accorgimenti tecnici che non permettono l'uso del cellulare se non attraverso sistemi viva voce o auricolari.

Prima di avviare il mezzo, il conducente è tenuto a posizionare il cellulare in un'area prestabilita e a collegare lo stesso a un cavo di alimentazione.

In caso questa operazione non fosse eseguita, dopo alcuni secondi, un buzzer acustico e le luci di emergenza saranno automaticamente attivate, segnalando al conducente – all'interno – e alle forze dell'ordine – all'esterno – l'errato utilizzo del telefono cellulare.

Lo stesso accade se durante la guida si cerchi di impugnare il telefono cellulare e utilizzare lo stesso senza l'ausilio di sistemi viva voce o auricolari.

È inoltre possibile interdire l'avviamento del mezzo nel caso in cui l'operazione di collegamento e posizionamento non venga eseguita, documentando ora, data e luogo del non rispetto della corretta procedura.

L'uso autonomo del cellulare con l'impiego di iCall Car Stop è possibile solo a veicolo fermo.

iCall Car Stop è installabile su ogni tipologia di mezzo circolante, in particolare su quelli destinati al trasporto di persone, sui veicoli industriali e commerciali.

Il dispositivo è già stato visionato e preso in seria considerazione dall'Assessore dei Trasporti della Lombardia e da un importante costruttore di veicoli industriali.

iCallCarStop
PATENTED

MAT REVIEW

IUMI - INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE
TORONTO, 15-18 SETTEMBRE 2019
https://www.iumi2019.com

20° CONVEGNO ANNUALE ANRA "SULLE ALI DEL RISK MANAGEMENT"
MILANO, 3 OTTOBRE 2019
Via Pantano, 9 (Auditorium Assolombarda)
segreteria@anra.it

"GIORNATA DI STUDIO" AIPAM : "BURRASCHE MARINE IN LIGURIA: GENESI E CONSEGUENZE "
GENOVA, 10 OTTOBRE 2019
Istituto Nautico S. Giorgio – Edificio Calata Darsena snc

COMITATO DIRETTIVO

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

HANNO COLLABORATO

Dario Bartesaghi
Alberta Frondoni
Paolo Lovatti
Doriano Ricciutelli

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