

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Neil Smith, Massimo Nicola Spadoni*

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



SOMMARIO

luglio 2017 - N. 3 anno VII

Marine & Transport

- Unmanned Ships. Le navi a conduzione autonoma senza equipaggio 3
di *Paolo Lovatti*

Aviation

- IUAL Taormina 2017 General Aviation Study Group. L'aviazione Generale in Italia 11
di *Marcello Maestri*
- 50 years of aircraft refuelling indemnity agreements 16
di *Paolo Silvestri*
- La formazione di sicurezza aerea nel quadro della normativa nazionale ed europea 22
di *Doriano Ricciutelli*

Rischio Paese

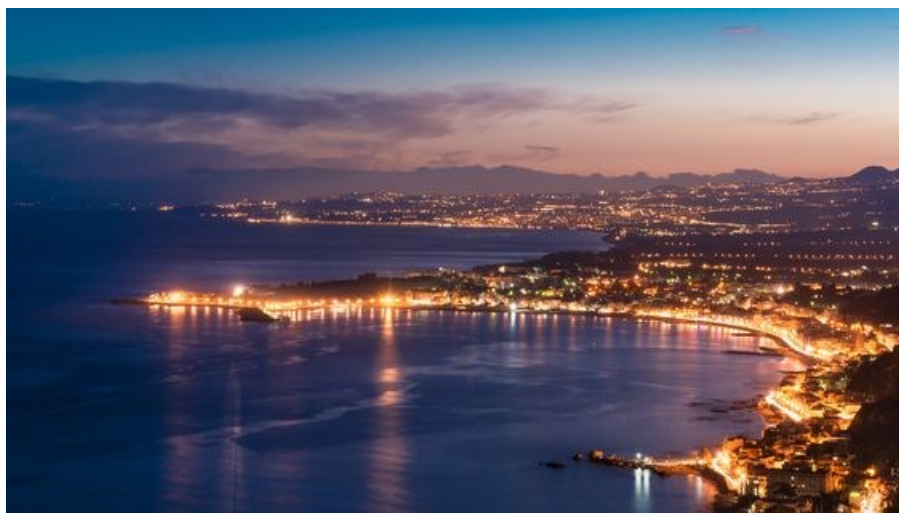
- Rischio Paese: Turchia, la Germania ricorre a pressioni economiche e minaccia sanzioni 29
di *Paolo Quercia*



luglio 2017 - numero 3

p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Dal 4 al 1°8 giugno si è svolta a Giardini Naxos la 77ª edizione dello IUA I la Conferenza mondiale degli assicuratori aerospaziali, tornata in Italia dopo 10 anni ed ospitata da ANIA.

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.



luglio 2017 - numero 3 p. 3

UNMANNED SHIPS. LE NAVI A CONDUZIONE AUTONOMA SENZA EQUIPAGGIO

Paolo Lovatti
Global Marine Consultant



- Nel 1860 una nave da trasporto utilizzata per le traversate atlantiche prevedeva un equipaggio di 180 uomini, scesi a 40 con l'avvento dei motori diesel nel 1950. Attualmente, l'equipaggio di una nave portacontainer è in media di 16 persone.
- Il concetto di trasporto in genere senza conducente, dove l'intervento dell'uomo può essere praticamente nullo, è sempre più accettato sia nel trasporto privato che in quello pubblico e non crea stupore che a breve un'autovettura possa essere sulle strade al nostro fianco facendo a meno del suo conducente.
- Non vi è motivo pertanto che anche una nave da carico possa essere senza equipaggio, in tutto o in una parte dei suoi viaggi. I tempi di realizzazione di questa idea che sembravano essere lontani nella loro attuazione si stanno abbreviando e già viene indicata la fine del 2018 come data di entrata in servizio delle prime navi per il cabotaggio e il 2020 per le rotte oceaniche.
- Occorre non dimenticare che alcuni sistemi di navigazione automatica esistono da tempo e sono quotidianamente utilizzati nella navigazione, quali i sistemi anticollisione il cui primo prototipo era stato presentato in Giappone nel 1989. La tecnologia è disponibile ma occorrerà valutare, analizzare e sviluppare tutta una serie di nuovi contesti da cui la gestione di una nave senza equipaggio non potrà prescindere: se ci si limita al settore assicurativo vale quale esempio l'aspetto connesso alle responsabilità derivanti dalla navigazione di questo tipo di navi.



Il fatto che la presenza a bordo di un equipaggio, seppure ridotto, sia indispensabile nella conduzione di una nave può essere facilmente respinto tenuto conto che nonostante la tecnologia disponibile, l'errore umano continua a pesare sostanzialmente negli avvenimenti marittimi, in quanto essi sono spesso il risultato di decisioni indebite dell'equipaggio che ha forzato i sistemi di sicurezza. In funzione della tipologia di evento si stima che l'errore umano possa aver contribuito in misura tra il 75% e il 96% agli avvenimenti che hanno poi portato alla perdita della nave: valgano i casi più noti del *Titanic*, *Costa Concordia*, *Herald of Free Enterprise*, *Flinterstar* e *Baltic Ace*.

Ma cerchiamo di entrare nel merito del futuro della navigazione, tenuto conto che il processo di automazione è avviato e difficilmente potrà essere arrestato. Lo richiede l'industria del trasporto marittimo con obiettivi già ben delineati: contenimento dei costi operativi, riduzione dell'impatto sull'ambiente, difficoltà sempre maggiori nella costituzione di equipaggi professionali e attrazione nell'ambiente di nuove figure professionali altamente specializzate.

Attualmente il settore si sta muovendo in due direzioni: navi senza equipaggio a bordo, principalmente guidate da un sistema automatico di navigazione installato a bordo ma con un controllo remoto da una stazione di terra e navi completamente automatizzate ed autonome.

Si passerà da navi guidate a distanza da persone che controlleranno la navigazione con un computer e un joystick al posto del timone, il tutto supportato da programmi che gestiscono la nave, a navi che dal momento in cui lasceranno gli ormeggi - in modalità automatica - si muoveranno in base a rotte pre-programmate. Il relativo controllo avverrà senza l'intervento umano ma tramite algoritmi e programmi. Si tratterà in pratica di una nave "intelligente" o se si preferisce di un "cybership".

Questa nuova situazione si rifletterà inequivocabilmente su alcuni aspetti delle responsabilità relative agli eventi marittimi e, di conseguenza, sull'inquadramento di queste navi nell'ambito delle leggi nazionali dei singoli Paesi, sia di armamento sia di passaggio, e delle Convenzioni internazionali che oggi governano la navigazione.

L'IMO (International Maritime Organization) e il CMI (Comité Maritime International) sono già al lavoro per approfondire le diverse tematiche giuridiche, senza dimenticare l'azione dell'Unione Europea attraverso il



progetto MUNIN – Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks.

Le domande che il settore si sta ponendo sono molte e avranno la necessità di risposte adeguate in tempi brevi. La prima e più importante è se una *unmanned ship* può ancora essere considerata a tutti gli effetti una nave, nel contesto delle Convenzioni internazionali che regolamentano la navigazione. Di queste Convenzioni esaminiamo brevemente le più importanti e i punti principali che possono essere coinvolti in questo cambio epocale.

- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). E' la Convenzione delle Nazioni Unite che definisce i diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani. Essa non prevede una specifica definizione di nave ma all'art. 94 che determina la giurisdizione applicabile si fa riferimento sia alla bandiera sia a comandante, ufficiali e equipaggio per quanto riguarda gli aspetti tecnici, amministrativi e mutualistici nella navigazione. Il primo interrogativo: chi controlla a distanza da terra la nave o chi ha programmato la navigazione può essere assimilato a tutti gli effetti al comandante?
- SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) – Capitolo V. Nella Regola 14 è previsto l'obbligo dei Governi nazionali di vigilare affinché, da un punto di vista della sicurezza delle vite umane in mare, tutte le navi siano sufficientemente ed efficacemente condotte. Nella Regola 24 è stabilito che in caso di navigazione in situazioni di pericolo la conduzione della nave sia effettuabile manualmente con la possibilità di virate rapide. In questo caso, una nave senza equipaggio può essere considerata appropriatamente condotta e come è possibile prendere il controllo manuale della nave se essa è controllata da terra?
- STCW (Convention on Standards of Certification, Training and Watchkeeping) – L'art. 3 definisce il personale navigante a bordo di una nave. La convenzione non è attualmente applicabile alle navi senza equipaggio e questo articolo diverrebbe automaticamente obsoleto.
- COLREGs (International Regulations for Preventing Collisions at Sea). La Regola 2 prevede che la nave debba procedere sulla sua



luglio 2017 - numero 2 p. 6

MARINE AVIATION & TRANSPORT

INSURANCE REVIEW

rota con la cautela che ci si attende da un buon marinaio, anche in base alle specifiche situazioni meteo marine.

La Regola 5 stabilisce che la nave durante tutto il suo viaggio dovrà navigare con la dovuta attenzione visiva e uditiva, utilizzando i mezzi più adeguati in relazione alle specifiche situazioni contingenti.

Risulta evidente che l'applicazione di queste regole richieda valutazioni e azione che sono proprie unicamente dell'intelletto umano.

L'utilizzo di sistemi IT andrà a modificare sostanzialmente l'approccio alle regole.

Tenuto conto che le Convenzioni internazionali attualmente non prevedono espressamente la possibilità di navigazione senza equipaggio, essendo state formulate in periodi nei quali il comandante della nave era ancora da considerare un'autorità assoluta da cui dipendeva, durante la navigazione, la sorte di persone e cose, non è chiaro se gli Stati firmatari di queste Convenzioni saranno ora obbligati a stipularne di nuove che prendano in considerazione le recenti tecnologie e le nuove modalità di navigazione.

Si potrebbero pertanto venire a creare tre tipi di scenario: il più pessimistico che ipotizza una regolamentazione diversificata da Paese a Paese con la conseguente incertezza di quali leggi risultino applicabili quando una nave senza equipaggio attraverserà acque territoriali di Paesi diversi. La seconda che immagina una nuova Convenzione che comprenda tutti gli aspetti della navigazione senza equipaggio, mentre la terza prevede la modifica delle Convenzioni in vigore apportando le modifiche necessarie. E' evidente che questa terza ipotesi risulterebbe la più facile, riducendo fra l'altro i tempi di attuazione.

Occorre poi valutare alcuni aspetti relativi alle responsabilità derivanti da navigabilità della nave per i danni al carico.

Le Hague Visby Rules all'art. III stabiliscono fra l'altro che il vettore marittimo si obbliga, sia precedentemente che all'inizio del viaggio, ad esercitare la dovuta diligenza affinché la nave sia idonea alla navigazione e adeguatamente dotata di equipaggio, attrezzature e forniture.

L'art. IV al capoverso 1 prevede che sia il vettore che la nave non potranno essere considerati responsabili in caso di innavigabilità della nave salvo che ciò non sia la conseguenza di una mancata diligenza nel-



- l'apprestamento della stessa e nell'assicurarsi che essa sia adeguatamente provvista di equipaggio, attrezzature e forniture.
- Decidere se al momento dell'avvenimento dannoso l'equipaggio fosse adeguato e idoneo non è un fatto che possa essere stabilito univocamente, tanto meno lo potrà essere se la nave sarà senza equipaggio.
- Il capoverso 2 specifica che né il vettore né la nave possano essere considerati responsabili per le perdite o i danni alle merci in relazione a un atto, negligenza o inadempienza del comandante, dell'equipaggio, dei piloti e degli ausiliari (*servant*) del vettore durante la navigazione o in relazione alla gestione della nave. In questo caso lo scenario si allarga e si complica in quanto occorrerà chiedersi se fra i *servant* è possibile includere anche il personale di terra della stazione remota o i fornitori dei sistemi di navigazione automatica.
- In questa breve analisi sulle problematiche che l'entrata in servizio degli *unmanned vessel* inevitabilmente porterà, non può mancare una valutazione degli aspetti assicurativi. Gli attuali clausolari utilizzati per l'assicurazione delle navi riflettono i nuovi scenari della navigazione autonoma? Per analizzare questo aspetto, per semplicità, si farà riferimento alle Institute Time Clauses – Hulls – 1.10.1983.
- La clausola 6.1 garantisce le perdite e i danni occorsi alla nave assicurata causati dai rischi identificati come avvenimenti *marine*, i *perils of the seas rivers lakes or other navigable waters*. Sarà possibile considerare eventuali ritardi nella trasmissione dei dati o comunque di ogni tipo di comunicazione nonché la loro eventuale perdita rientranti in questa tipologia di rischio? Come dovranno essere considerati gli errori di programmazione del software?
- La Clausola 380 delle Institute - Cyber Attack Exclusion – non sembra possa essere d'aiuto nell'interpretazione. All'articolo 1.1 viene specificato che l'esclusione di possibili perdite o danni riguardanti l'utilizzo improprio, inadeguato o erroneo di sistemi informatici è limitato al caso di situazioni derivanti da un attacco esterno: " ... questa assicurazione non copre in alcun caso i danni, le perdite, gli indennizzi dovuti a terzi o le spese, causati o derivanti, totalmente o parzialmente, direttamente od indirettamente dall'uso o dall'impiego al fine di arrecare un danno, di qualsiasi computer, sistema informatico, programma informatico, codice software malevolo, virus o processo informatici o di qualsiasi altro sistema elettronico ...".



Il focus della clausola è l'esclusione degli attacchi portati da terzi. Evidentemente nel 2003 non si pensava ancora alle *unmanned vessel* e alle problematiche informatiche che il loro utilizzo avrebbe portato. La scarsa casistica in questi anni di utilizzo della clausola non è di supporto alla sua interpretazione.

Continuando l'analisi delle clausole *Hull* altre considerazioni dovranno essere fatte riguardo la possibilità di estendere la garanzia alla negligenza oltre che di Comandante, Ufficiali, Equipaggio e Piloti - come previsto dalla Clausola 6.2.3 - anche al personale della stazione remota o ai terzi che hanno contribuito per esempio alla progettazione ed esecuzione di hardware e software.

Un ulteriore aspetto da non sottovalutare riguarda la navigabilità. Come deve essere considerata una cattiva o un'errata programmazione del software evidentemente effettuata prima dell'inizio del viaggio? Quali sono le verifiche che un armatore dovrà mettere in atto per dimostrare, in caso di sinistro, quali controlli egli aveva posto in atto antecedentemente la partenza della nave?

Come è facile intuire i problemi che dovranno essere risolti prima che le navi senza equipaggio entrino in servizio sono tanti e coinvolgono più parti. L'impressione che se ne ricava nell'esaminare la documentazione prodotta dai diversi enti impegnati in questo ambito è che i problemi, seppur complessi abbiano ampie possibilità di essere risolti.

Una delle più importanti conclusioni è che le navi senza equipaggio o quelle che opereranno autonomamente saranno poste in servizio solo nel momento in cui il livello di sicurezza da esse offerto risulterà almeno pari o superiore a quello garantito da navi dotate di equipaggio e il loro utilizzo sarà economicamente più conveniente rispetto alle navi tradizionali.

Non si tratterà di sbarcare semplicemente del personale di bordo e sostituirlo con hardware e software ma la strada preferibile sarà quella di costruire nuove navi progettate secondo nuovi concetti di navigazione autonoma.

Ad esempio è previsto che esse non saranno dotate di sovrastrutture e spazi per l'equipaggio al fine di ridurre in parte i costi di costruzione e i consumi con la conseguente diminuzione delle spese di manutenzione.



Sarà un processo lungo ma con sviluppi che potrebbero essere sempre più veloci. Le navi senza equipaggio cambieranno il panorama dell'industria navale e di conseguenza di quella assicurativa.

La possibilità di attacchi alle navi *unmanned*, che in pratica non risultano sorvegliate, sono un altro argomento di preoccupazione. La risposta è che partendo da una progettazione funzionale della nave e del software che tenga preventivamente in considerazione questi aspetti, sarà possibile ottenere un'adeguata resistenza agli attacchi esterni siano essi di tipo cibernetico effettuati da parte di hacker informatici, che materiali compiuti da pirati. Ancora per diversi anni i pirati continueranno ad attaccare le navi dotate di equipaggio, utilizzabile come ostaggio per ottenere riscatti più elevati.

Se l'entrata in servizio delle navi a controllo remoto appare più vicina, per quelle completamente autonome, soprattutto su tratte oceaniche, il traguardo è più lontano. Questa soluzione al momento risulta infatti scarsamente attrattiva considerato che le larghezze di banda per la trasmissione dei dati risultano ridotte in alcune aree e che i costi di comunicazione sono attualmente molto elevati.

L'attenzione progettuale è pertanto concentrata su navi che possano operare in autonomia per mezzo di un sistema di gestione di bordo ma con controllo remoto. Le funzioni di monitoraggio e controllo saranno effettuate da un operatore a terra basato in un *Shore Control Centre*.

I concetti definiti al riguardo dal progetto MUNIN precisano i seguenti sistemi, entità e modalità di gestione e controllo:

- *Advanced Sensor Module* che, in modo continuativo, raccoglie tutti i dati disponibili dai sistemi di navigazione a bordo della nave per elaborare le indicazioni finali di rotta;
- *Autonomous Navigation System* che segue il piano originario di rotta con un predeterminato grado di flessibilità in relazione a prestabilite situazioni locali, quali potrebbero essere i cambi significativi delle condizioni meteorologiche;
- *Autonomous Engine and Monitoring Control System* per l'ottimizzazione dei sistemi di propulsione e consumo e la previsione ed il controllo di possibili guasti durante la navigazione;



- *Shore Control Centre (SCC)* per il controllo a distanza della nave quando essa risulti senza equipaggio. Esso dovrà essere dotato di:
 - *Shore Control Centre Operator*, l'operatore in grado di controllare la navigazione - anche di più navi simultaneamente - mediante gli interventi concessi dal sistema;
 - *Shore Control Centre Engineer*, lo specialista che fornirà assistenza all'operatore dell'SCC nel caso di problemi tecnici. Esso stabilirà inoltre i piani di manutenzione della nave;
 - *Shore Control Centre Situation Room Team* in grado di prendersi carico del controllo remoto della nave in determinate situazioni di pericolo, utilizzando una replica del ponte di comando della nave. Esso dovrà comprendere un *Remote Manoeuvring Support System* che permetta un'appropriata consapevolezza della situazione in cui la nave si può trovare, mediante il controllo diretto della stessa nonostante la distanza fisica tra equipaggio e nave.

In questo contesto tutto da scoprire, affinché vi possa essere da parte degli assicuratori la volontà di garantire questa nuova tipologia di rischi sarà necessario che essi siano fiduciosi che gli standard di costruzione delle navi e dei sistemi automatici di conduzione siano ben definiti e applicati e che gli enti certificatori e di classifica abbiano fornito il loro pieno consenso all'impiego di queste navi.

La verifica delle prestazioni sulle prime costruzioni varate sarà cruciale per comprendere quali potranno essere le intenzioni del mercato nella predisposizione di nuove specifiche clausole di copertura e nella quotazione di questi rischi. Anche IUMI sta seguendo con attenzione tutti gli aspetti ad esso legati, privilegiando evidentemente gli aspetti assicurativi e quelli connessi alla modifica delle Convenzioni internazionali.





luglio 2017 - numero 3 p. 11

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I UAI TAORMINA 2017 GENERAL AVIATION STUDY GROUP. L'AVIAZIONE GENERALE IN ITALIA

*Marcello Maestri
Aviation Manager, AIG Europe Limited
Rappresentanza Generale per l'Italia*

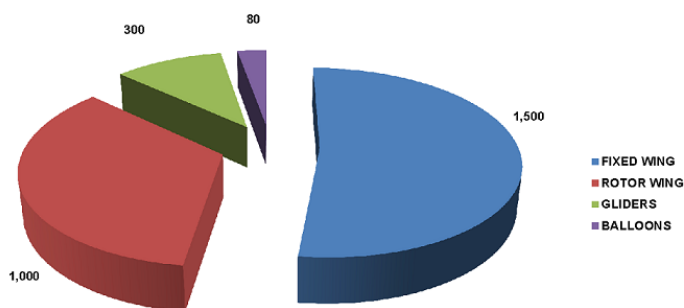


L'intervento in esame ha avuto come tema l'Aviazione Generale in Italia. Sono stati illustrati i dati relativi al numero di aeromobili registrati in Italia, agli operatori commerciali ed alle loro attività, al volume di traffico generato in Italia per finire con una disamina sulle organizzazioni che si occupano di addestramento e manutenzione.

GENERAL AVIATION IN ITALY



GA Aircrafts^(*)



^(*) 2,880 Italian registered GA Aircrafts (I-ABCD), excluding Microlights and RPAs, as at 2016 (+1% compared to 2015)

Taormina, Italy 2017 / 4 - 8 June





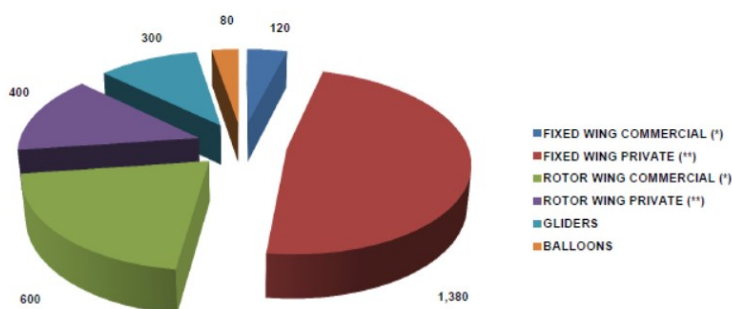
Sono registrati in Italia circa 2.880 aeromobili, includendo in questo numero qualsiasi mezzo idoneo al volo secondo la classificazione contenuta nella normativa attuale.

Di questi, 1.380 sono velivoli per uso privato (inclusi gli aeromobili eserciti da Aeroclub), 600 sono elicotteri per uso commerciale, 400 elicotteri per uso privato, 300 alianti in uso a privati ed aeroclub, 120 velivoli per uso commerciale e 80 sono aerostati privati o per uso commerciale.

GENERAL AVIATION IN ITALY



GA Aircrafts



(*) Aerial Work + Passengers Transport
(**) Including Flying Clubs

Taormina, Italy 2017 / 4 - 8 June



Al di fuori dall'elenco sono registrati in Italia circa 10.000 apparecchi per il volo da diporto e sportivo (che si differenziano dagli aeromobili per normativa ed enti di controllo) e circa 3.300 aeromobili a pilotaggio remoto (droni) registrati presso l'Enac.

Da rilevare che il numero di 10.000 ULM indicato comprende effettivamente tutti gli apparecchi registrati presso l'AECl, anche quelli non più in esercizio ma che non sono stati cancellati.

Il numero effettivo è pertanto inferiore.



GENERAL AVIATION IN ITALY



Microlights and RPAs^(*)

- Approx. 10,000 Microlights^(**) ^(***)
- Est. 3,300 RPAs^(****)

(*) 2016 Data

(**) According to Italian regulations Microlights are not considered GA Aircrafts; they are not ruled by ENAC (Italian Civil Aviation Authority) but are subject to the control of AeCI (Italian Flying Club)

(***) Microlights registered in Italy (I-1234) since ever, including the ones not in operation but which have not been cancelled. The actual number is therefore lower

(****) ENAC registered RPAs increased by 180% compared to 2015



Taormina, Italy 2017 / 4 - 8 June

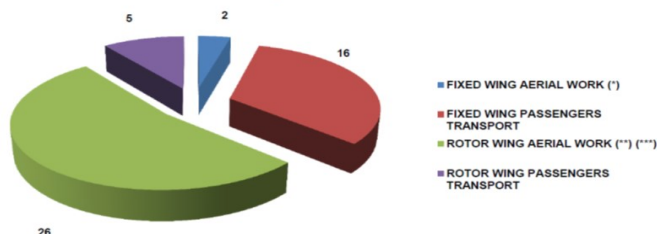


Secondo i dati Enac aggiornati al febbraio 2017 sono validi in Italia 49 Certificati di Operatore Aereo (COA) / Certificati di Operatore di Lavoro Aereo (COLA); di questi 31 sono emessi a favore di operatori che utilizzano principalmente velivoli ad ala rotante e 18 si riferiscono a operatori principalmente di aeromobili ad ala fissa.

GENERAL AVIATION IN ITALY



Commercial Operators' Activities



(*) Mainly Observation, Aerial Photo, Photogrammetry, Topographic Measures

(**) Certain Aerial Work Operator may also operate Passengers Transport flights

(***) Slung, Fire Fighting, Observation, Off Shore, etc



Taormina, Italy 2017 / 4 - 8 June





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I 49 certificati si suddividono in 26 COLA a favore di operatori di elicottero, 16 COA a favore di operatori di velivoli ad ala fissa, 2 COLA rilasciate a operatori di velivoli ad ala fissa (principalmente per riprese aeree, fotogrammetria, misurazioni topografiche), 5 COA per esercenti di elicottero.

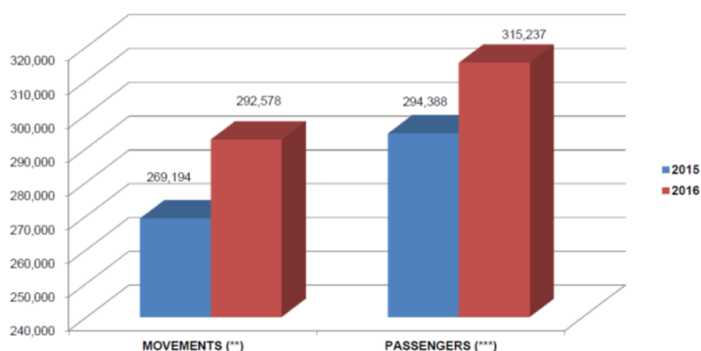
In tema di aeromobili a pilotaggio remoto l'attuale situazione vede 1.620 dichiarazioni rilasciate ad Enac da parte di esercenti che svolgono operazioni non critiche secondo la normativa in vigore (operazioni condotte con contatto visivo del drone e che non prevedono il sorvolo, nemmeno in caso di emergenza, di aree congestionate od urbane o di assembramenti di persone) e 120 autorizzazioni rilasciate da Enac a favore di esercenti di operazioni critiche (tutte le operazioni cioè non comprese nel novero indicato sopra).

Il comparto dell'aviazione generale ha generato nel 2016 in Italia, nei 59 aeroporti commerciali maggiori presenti sul territorio (escludendo pertanto i piccoli aeroporti locali, le aviosuperfici e le elisuperfici), 292.578 movimenti di aeromobili (pari al 22% circa del totale dei movimenti sugli aeroporti italiani) muovendo 315.237 passeggeri (pari allo 0,2% circa del totale).

GENERAL AVIATION IN ITALY



GA Traffic over Italian Airports (*)



(*) Data referred to 59 Italian major commercial airports. Excluding small local airports, airfield, helipad

(**) 2016 GA MOVEMENTS = 21,95% on TOTAL

(***) 2016 GA PASSENGERS = 0,19% on TOTAL



La sproporzione percentuale tra movimenti e passeggeri è dovuta naturalmente alla ridotta capacità degli aeromobili interessati ed all'uso principalmente diportistico e scolastico di un grande numero di aeromobili sul territorio).

L'analisi si è conclusa con i dati relativi alle organizzazioni presenti in Italia nel 2017 con compiti addestrativi o manutentivi.

Sono registrate presso Enac o AECl

- ✈ 139 aeroclub,
- ✈ 52 scuole VDS,
- ✈ 67 scuole di volo per il rilascio di licenze commerciali o di aerolinea,
- ✈ 80 scuole di volo per il rilascio di licenza di pilota privato,
- ✈ 39 scuole approvate per il rilascio di licenza di pilota di aeromobili a pilotaggio remoto,
- ✈ 110 organizzazioni per la certificazione della aeronavigabilità continua degli aeromobili (CAMO).





luglio 2017 - numero 3 p. 16

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

50 YEARS OF AIRCRAFT REFUELLING INDEMNITY AGREEMENTS

Paolo Silvestri
Head of Aviation Underwriting
Generali Global Corporate & Commercial Italy



*Testo tratto dall'intervento tenuto in occasione
dell'Annual General Meeting dell'I.U.A.I. - International
Union of Aerospace Insurers, svoltosi a Giardini Naxos
-Italia dal 4 al 7 giugno 2017*

Before we jump into the presentation, let me share with you a quick preliminary overview of the subject we will be talking about.

The purpose and challenge of the present exercise is to provide a summary of 50 years of agreements which have been used extensively worldwide by major aviation fuel suppliers and then also taken up by the insurance industry.

As we will see, these indemnity agreements have been a success because they have established a reasonable and transparent way to allocate liabilities between parties involved in aircraft refuelling risks and have ensured fuel suppliers were appropriately insured to cover these risks.

Having said that, let us now have a look at the agenda.

We will start by trying to understand the reasons behind the need to create and develop aircraft refuelling indemnity agreements.

We will also focus on the main elements that characterize these so called Tarbox agreements, to then try to summarize the main insurance implications of the Tarbox structure, and lastly conclude by hopefully providing some fuel for thought.



luglio 2017 - numero 3 p. 17

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- So, let us start by trying to provide a brief history of why the Tarbox agreements developed.
- As some of you might be already aware of, the Tarbox agreements were actually introduced in the first half of the 70s. So, if you make a quick calculation, some 45 years ago.
- Therefore, the subsequent very legitimate question would be: why are we then talking of 50 years of indemnity agreements?
- To answer to this question, I would like to share the thought of an Italian film director, now 85 years old, whose name is Ermanno Olmi.
- Ermanno Olmi in his long life has also written a book called “Lo sguardo”, which can be translated “The look”, “the glance”.
- Now, in this book, which is a sort of autobiography, Ermanno Olmi states that he considers himself to be born not the day he was actually born i.e. in his birth-day, but well before that day and more precisely in the day in which his parents exchanged for the first time that look full of the passion, the look that all those who fall in love exchange between themselves in a precise moment.
- Likewise, moving back to our topic, the Tarbox agreements can be considered to be born when its influencing factors developed.
- And this is the reason why this story starts 50 years ago, i.e. in the late 60s. Because in the late 60s wide bodied aircraft start flying and raise the awareness on the higher potential losses arising out of their operations.
- This new scenario initially creates concern for fuel suppliers as they are not totally prepared to respond to this evolution and more specifically to the need to meet increasing fuel demand of larger jet aircraft.
- And to respond to such need, fuel suppliers involved in aircraft refueling make two important and innovative steps forward.
- First of all, they introduce the wide spread construction of hydrant systems and secondly they organize themselves in industry Joint Ventures.
- However these innovations, which introduce the concepts of co-mingled fuel and shared services among fuel suppliers, also lead to the further need to determine how to allocate the risk between JV participants.



luglio 2017 - numero 3 p. 18

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In addition, while these discussions are ongoing, a loss event occurs which also determines the course of action and of history and influences the birth of aircraft refuelling indemnity agreements.
- This event is known as the Santa Barbara Oil Spill. Basically, in 1969 an amount of crude oil was released uncontrollably and accidentally from the producing well at Santa Barbara California, which involved a consortium of four oil companies. Substantial third party damage occurred from the resultant oil pollution.
- Insurance companies find out to be overexposed to JV participants insurance policies i.e. that they had issued or were participating in liability policies for two or more consortium oil companies which meant they had a greater total commitment for the one occurrence than initially anticipated. In other words, they found that several policies had to respond to one incident.
- However the ultimate solution to the various needs and problems was about to arrive and it was thanks to a lawyer.
- Indeed shortly after Fisk Tarbox, a Mobil legal advisor, proposed a legal structure for aircraft refuelling which established sole liability for aircraft refuelling and addressed both fuel suppliers' and insurers' concerns.
- What does this mean?
- It means that the solution found by the so called Tarbox indemnification agreements is to assign all aircraft refuelling risk and liability to a single fuel supplier (part of a JV).
- In other words, under Tarbox standard structure, all aircraft refuelling risk and liability is assigned to the fuel supplier whose customer is being served by the JV when a claimable loss occurs.
- So when you have a situation where fuel is co-mingled (i.e. fuel suppliers use same product) and/or aircraft refuelling services are shared at an airport location, the fuel supplier whose customer's aircraft is the 'object' of the aircraft refuelling, indemnifies all the other fuel suppliers against liabilities arising out of aircraft refuelling.
- We have just summarized the basic and most important principles of the Tarbox agreements, but the best way to clearly understand these Tarbox concepts is to see their effective application with an example.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- In this example, we have three airlines and each one is the customer of a different fuel supplier. The three fuel suppliers are all part of a JV who has adopted the Tarbox indemnification agreements structure.
- So when the JV composed by the three fuel suppliers performs the so called multiple refuelling sortie to refuel one after the other the aircraft of the three customers, if loss occurs during or as a consequence of the aircraft refuelling activity directed to customer n. 1, then, according to the Tarbox structure, fuel supplier A (that is the fuel supplier whose customer is being served at that moment) maintains sole liability; which means that fuel supplier A will be fully responsible for that loss created by the JV refuelling operations.
- And fuel supplier A will be fully responsible for any loss until the moment such vehicle will be within the notional polygon area which you see around the aircraft.
- Once the refuelling vehicle has finished such refuelling operation and proceeds towards the second aircraft to be refuelled, which is the aircraft of customer n. 2, then the responsibility changes and switches to fuel supplier B, because aircraft refuelling liability changes on exit from notional polygon area.
- This means that if a loss occurs during the refuelling activity directed to customer n. 2, fuel supplier B will be the only party held liable for it.
- And the same Tarbox rule and methodology would apply also to determine the sole and full liability of fuel supplier C should a loss occur during the part of the journey linked to airline customer n. 3 who is the customer of fuel supplier C.
- What, to the contrary, does not fall within the rules established by the Tarbox indemnification structure are the so called “non fuelling journeys” which happen for example when the refuelling vehicle needs to go to the building or hangar where maintenance of the vehicle is performed.
- Let us now move on towards the final part of this presentation, to briefly recap what have been the major insurance implications arising out of the adoption and implementation of the Tarbox indemnification agreements.
- The very first and most relevant element to highlight, is that during



luglio 2017 - numero 3 p. 20

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- these 50 years, the insurance industry has adapted to and has “followed the fortunes” of these indemnity agreements.
- It has adapted to these agreements because the principles of Tarbox have been noted by Insurers who have incorporated them within the terms and conditions of the coverage provided.
- It has also benefited from the implementation of these agreements and a couple of examples of this are:
 - ➔ Tarbox require that financial resources are met by all signatories parties
 - ➔ Tarbox require that liability policies with a limit of (not less than) \$ 1 billion are put in place by each of the signatories parties;
- and both elements help the consistency of the relationship throughout the years.
- But apart from Insurers, also third party into-plane refuelling operators have historically benefited of the Tarbox structure by being named Additional Insureds under the major oil companies’ policies.
- And the reason for this is that, considering the strict financial and insurance requirements of the Tarbox structure, fuel suppliers when asking third party into-plane refuelling operators to perform the aircraft refuelling on their behalf, have guaranteed to these third parties the benefit of having access to their insurance coverages.
- Having said that, the new Tarbox liability regime following the 2013 carve out of acts of gross negligence and wilful misconduct is progressively affecting also the “side agreements” with third party into-plane refuelling operators acting on behalf of major oil companies that are adhering to Tarbox.
- Indeed what we are seeing lately is that major oil companies are renegotiating such agreements with their refuelling operators, asking them autonomous cover at least in respect of losses arising out of gross negligence and wilful misconduct of refuelling operators. Next step for fuel suppliers is to seek updated and optimized insurance conditions.
- In other words, fuel suppliers are starting to ask Insurers to reassess the risk based on their new liability scenario which might see a reduced exposure for them.



- Therefore, Insurers must be prepared and ready to adapt to this evolving scenario.
- However, as a consequence of the above, third party refuelling operators are now required themselves to stipulate insurance policies up to \$1b in addition to the major oil companies ones. New coverage opportunities for companies and brokers. Which means that the potential issue in terms of reassessing the risk for fuel suppliers as a consequence of the carve out of gross negligence and wilful misconduct could also turn into a new opportunity for the insurance industry.
- In addition, the statement that a potential issue can be turned into an opportunity can be considered the “fil rouge”, the common thread of this presentation and leads me to the conclusion.
- Indeed, if you remember, this story started some 50 years ago when fuel suppliers turned an initial problem, i.e. the increasing fuel demand of larger jet aircraft, into an opportunity with the construction of hydrant systems, the formation of JVs, which then led to the implementation of the successful Tarbox aircraft refuelling indemnity agreements.
- So, as a clever and wise man once said, let’s never forget that in the middle of difficulty lies opportunity.





luglio 2017 - numero 3 p. 22

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

LA NORMATIVA DELL'UE SULLA SICUREZZA INTERNA E DELLE FRONTIERE ESTERNE. CORRELATI ASPETTI DI SECURITY AEROPORTUALE

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Nel vasto contesto delle scelte strategiche dell'Unione, è agevole notare che le pressioni esercitate sugli Stati membri dalla crescente recrudescenza dei fenomeni criminali e, precipuamente, dai rischi collegati alle recenti aggressioni di matrice terroristica, hanno di riflesso determinato l'innalzamento delle misure volte a rafforzare la sicurezza interna, migliorare la gestione delle frontiere esterne consolidando, nel contempo, anche la security del trasporto aereo nel suo complesso.

Più specificamente a livello europeo è stato avviato un ambizioso progetto, compendiato nella "dichiarazione comune" del 13 dicembre 2016 attraverso la quale le istituzioni dell'UE hanno giustappunto concordemente individuato, optando - riteniamo - per un approccio multidisciplinare alla risoluzione del problema legato alla sicurezza *tout court*, una serie numericamente ragguardevole di priorità (58) da perseguire nel corso del corrente anno.

In proposito, la Commissione dal 2 marzo al 16 maggio 2017 ha emanato per il Parlamento europeo, il Consiglio europeo e il Consiglio tre relazioni (5^a, 6^a e 7^a) sui "progressi compiuti verso una autentica ed efficace Unione della sicurezza" imperniata su due pilastri basilari.

A ben vedere, i suddetti documenti vertono infatti, per un verso, sulle tematiche tese ad affrontare le questioni del terrorismo, della criminalità organizzata, informatica e dei relativi mezzi di sostegno mentre, per altro verso, si occupano del rafforzamento delle difese contro la predetta tipologia di minacce.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Orbene, va preliminarmente precisato che nell'ambito della citata dichiarazione comune e nel novero dei traguardi normativi da conseguire, restando nella sfera d'azione dell'aviazione civile, spicca, *inter alia*, la direttiva sul terrorismo, la realizzazione del sistema di ingressi e uscite (EES), del sistema europeo di informazione e autorizzazione ai viaggi (ETIAS), nonché l'attuazione della legislazione esistente di settore, quale quella inerente alla registrazione dei nominativi dei passeggeri aerei (PNR) e al regolamento sulla certificazione delle apparecchiature di controllo presso gli aeroporti.
- Innanzitutto, è il caso di rimarcare che il Parlamento europeo ha provveduto di recente ad adottare la proposta della Commissione per una direttiva sulla lotta contro il terrorismo - di cui si è fatto dianzi cenno - che una volta implementata, potrà utilmente fornire idonei e concreti strumenti di contrasto ai competenti organismi statali dei paesi membri.
- Si tratta della risoluzione del 16 febbraio 2017 COM(2015)0625 che, in relazione alle problematiche afferenti al settore aereo, definisce tassativamente, per mezzo di apposite disposizioni, le figure di reato correlate alle azioni terroristiche.
- In particolare, devono essere considerati delitti di terrorismo - in base degli ordinamenti interni - un gruppo di atti intenzionali che per la loro natura o per la situazione in cui vengono perpetrati possono arrecare grave danno a un paese o a una organizzazione, tra i quali emerge " il sequestro di aeromobili o navi o altri mezzi di trasporto collettivo di passeggeri" o di merci.
- Poi, muovendo la nostra attenzione sull'attuale confronto dialettico inter istituzionale, ci appare utile riflettere sugli sforzi sinora profusi per affinare i processi di una gestione integrata delle frontiere (IBM), potenziando la sicurezza interna dell'Unione mediante la conclusione della predetta progettualità sulla costituzione di un "sistema di ingressi e uscite (entry/exit system -EES), mirato alla registrazione degli spostamenti dei cittadini dei paesi terzi attraverso i confini esterni dello spazio Schengen.
- Siamo dinnanzi a una iniziativa visibilmente orientata alla utilizzazione di tecnologie ad elevato profilo applicabili alla suindicata gestione integrata delle frontiere per giungere - in ultima analisi - al pieno sfruttamento del "potenziale di Inter operatività" indicato nella Comunicazione "Sistema di informazioni più validi e intelligenti per le frontiere e la sicu-



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

rezza”(COM(2016) 205 definitivo) e che forma oggetto del rapporto finale del “Gruppo di esperti di alto livello” istituito *ad hoc* dalla Commissione dell’11 maggio 2017.

Da una differente prospettiva percepiamo nella centralità del disegno EES anche un’innegabile componente di facilitazione aeroportuale, che si realizzerà grazie all’uso di sistemi self-service e di varchi automatici, un’architettura unica improntata sul collegamento delle infrastrutture nazionali con un apparato centralizzato EES, l’impiego di un’interfaccia uniforme e l’utilizzazione rafforzata di indicatori biometrici (impronte digitali e immagine facciale).

Da un esame sui meccanismi che caratterizzeranno l’EES nel suo complesso, può riconoscersi l’indubbio valore aggiunto, in termini anche di velocizzazione del traffico - soprattutto aeroportuale - per i vantaggi derivanti dalla prevista abolizione dell’odierna apposizione del timbro sui documenti di viaggio (predisposta, come noto, per indicare la data di ingresso e di uscita dei passeggeri), nonché dall’affidabilità della nuova procedura di controllo sistematico rispetto ad una timbratura manuale.

Ecco riassunti, in breve, gli ingredienti che consentiranno alle autorità nazionali di *law enforcement* di ottenere alle frontiere esterne dell’UE informazioni più precise per le verifiche Schengen, per l’adozione dei respingimenti, per l’accertamento sulla durata del soggiorno degli stranieri e il monitoraggio del fenomeno dei soggetti “fuori termine” (overstayer) per l’identificazione dei migranti irregolari.

Last but not least, l’EES è in grado di consolidare un circuito virtuoso per la sicurezza attraverso la fattibilità di appropriati controlli sui cittadini extraeuropei tramite riscontri incrociati e simultanei nelle varie banche dati di persone o gruppi noti, nei cui confronti siano stati emessi provvedimenti di fermo o di non ammissione nel territorio degli Stati membri.

Seguendo le ultime tappe dell’*iter* approvativo dell’ EES risulta che il 27 febbraio 2017 la Commissione per le Libertà Civili, la Giustizia e gli Affari Interni del Parlamento europeo (LIBE) abbia deciso favorevolmente sul progetto di relazione, adottando il relativo mandato negoziale sul sistema stesso, mentre la Commissione europea, a sua volta, ha inteso esortare i co-legislatori a compiere rapidi progressi sul *dossier*:

Ciò detto, passiamo ora ad una sintetica disamina della proposta della



luglio 2017 - numero 3 p. 25

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Commissione, sollecitata dal Consiglio Europeo e contenuta nella *road map* (" misure concrete", punto C) del vertice di Bratislava del 16 settembre 2016, dedicato all'avvio della creazione di un ulteriore sistema denominato "ETIAS", atto a generare "controlli di sicurezza preventivi di viaggiatori esenti dall'obbligo del visto e, se necessario, negare loro l'ingresso".

Va da sè che un siffatto progetto sarà in grado di agevolare anch'esso l'attraversamento delle frontiere esterne dello spazio Schengen da parte di cittadini dei paesi terzi, i quali dovranno preventivamente ottenere la autorizzazione - della durata di cinque anni mediante l'attivazione di un'apposita procedura, comprensiva dell'obbligo del pagamento dei diritti (cinque euro) - sul modello di quanto già analogamente praticato in altri paesi (USA, Canada e Australia), alla quale seguirebbe, previa decisione della guardia di frontiera, il permesso finale all'ingresso.

Da un'angolazione prettamente tecnico - infrastrutturale, l'ETIAS è destinato a funzionare in stretto rapporto inter operativo ai fini di consultazione con il suddetto EES, il VIS (sistema informativo visti), il SIS (sistema informativo Schengen), la banca dati EUROPOL⁽¹⁾ e l'ECRIS (sistema europeo di informazioni sui casellari giudiziari), come ribadito con forza dal Consiglio Europeo nelle proprie "conclusioni" del 22 giugno 2017 (P.r.403/17).

Sul versante, invece, del trattamento automatico delle domande occorre precisare che, a seguito dello *screening* sulle posizioni del richiedente, al riscontro dell'assenza di rischi in termini di immigrazione illegale, sicurezza o salute pubblica conseguirà il rilascio automatico dell'autorizzazione dal sistema centrale ETIAS, mentre nel caso di accertate problematicità la richiesta dell'interessato dovrà essere trasferita alla autorità ETIAS istituita presso ciascuno Stato membro per i successivi seguiti amministrativi.

Vero quanto precede, sul punto si osserva che nella fase antecedente all'imbarco sorge l'obbligo in capo ai vettori di verificare il possesso della suindicata autorizzazione utilizzando un'interfaccia *on line* o altra soluzione a carattere mobile e, parimenti, la guardia di frontiera controllerà, attraverso puntuali interrogazioni ai terminali, lo status individuale "ETIAS" di ciascuna persona, nell'ambito del consueto processo standard previsto dal regolamento UE/2016/399 (Codice Frontiere Schengen).

(1) Il 1° maggio 2017 è entrato in vigore il regolamento di riforma dell'EUROPOL, ex regolamento UE/794/2016.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Sul terreno prettamente normativo riguardante il riavvicinamento delle legislazioni statuali ex art. 114 del TFUE, nel framework della "politica industriale della sicurezza - Piano di azione per un'industria della sicurezza innovativa e competitiva", possiamo far riferimento, *ratione materiae*, alla proposta di regolamento presentata il 7 settembre 2016 dalla Commissione (discussa dal Consiglio presso l'AVIA WG il 22 novembre 2016) che istituisce un sistema di certificazione dell'Unione per le apparecchiature di controllo di security dell'aviazione.
- Dalla lettura dell'atto in parola risalta il chiaro intento di ottenere un sistema di certificazione fondato su una metodologia comune di prova e, conseguentemente, sul rilascio da parte dell'industria del settore di attestati di conformità validi in tutti gli Stati membri, in base al principio del mutuo riconoscimento.
- E' d'obbligo soffermarsi sulla circostanza che il sistema di omologazione si incardina sulla procedura di valutazione comune (CEP) elaborata dalla Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (CEAC), che sinora non ha raggiunto, beninteso, una connotazione giuridicamente vincolante all'interno del territorio della UE.
- Allo stato attuale, infatti, le apparecchiature certificate in uno Stato membro possono essere utilizzate esclusivamente in quel paese, mentre gli altri Stati potrebbero esigere ulteriori prove per verificarne la *compliance* ovvero, addirittura, vietarne completamente l'impiego.
- Risulta interessante rilevare in questa sede che detti apparati di controllo delle persone, dei bagagli a mano e da stiva, delle forniture, di merci e posta aviotrasportate, le cui specifiche tecniche sono disciplinate dal regolamento 300/2008/CE e dai regolamenti e decisioni discendenti (regolamento 815/2017 del 12 maggio 2017 che modifica il regolamento UE 1998/2015 e la decisione 8005/2015/UE e successive modifiche), vantano un fatturato annuo pari a 4,2 miliardi di euro destinato vieppiù ad incrementare, atteso che il trasporto aereo sviluppa oggi giorno la potenziale maggior crescita globale.
- Orbene, quanto al capitolo sulla normativa già approvata a livello unionale ma ancora in attesa della relativa esecuzione, deve essere qui riservata una seppur veloce riflessione al sostegno offerto dalla Commissione agli Stati membri per una celere implementazione della direttiva UE 2016/681 del 27 aprile 2016, sul codice di prenotazione aerea (PNR) e nella creazione di unità di informazione sui passeggeri (PIU).



luglio 2017 - numero 3 p. 27

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Intanto, relativamente al supporto tecnico istituzionale messo in campo sono state organizzate riunioni di esperti utili alla condivisione delle migliori prassi ed è stato altresì avviato un monitoraggio sui progressi raggiunti, come indicato nel “piano di attuazione” del progetto PNR del novembre 2016.
- In ordine ai previsti finanziamenti europei disponibili nel comparto, registriamo lo stanziamento di un budget di 70 milioni di euro a titolo di Fondo Sicurezza Interna, necessario alla finalizzazione dell’iniziativa che mira - ricordiamo⁽²⁾ - a istituire un quadro normativo efficace per prevenire, accertare, investigare e perseguire gravi delitti e in particolare i reati di terrorismo.
- In merito ai lavori legislativi sulla security aeroportuale è appena il caso di rammentare che nel corrente semestre il comitato AVSEC della Commissione ha svolto la trattazione di un numero consistente di proposte, che involgono differenti aspetti della materia *de qua*.
- Nel novero delle tematiche in agenda ci sembra interessante per i possibili risvolti operativi e di *intelligence* lo “Studio mirato alla protezione delle aree *landside* degli aeroporti europei” che peraltro ha formato oggetto di discussione in occasione della “Conferenza sulla sicurezza dei trasporti” del 7 settembre 2016.
- Nel corso della riunione del 1 e 2 marzo 2017 il suddetto comitato ha riassunto i temi concernenti la proposta di modifica del regolamento 1998/UE/2015, con riguardo al chiarimento, alla armonizzazione e alla semplificazione di talune misure di sicurezza aeroportuale “*Small amendments*”, giunta definitivamente a conclusione con l’approvazione del succitato regolamento 835/17/UE del 12 maggio 2017.
- Nell’ottica rivolta a salvaguardare lo spazio comune europeo dal fenomeno del rientro nei paesi di origine dei “terroristi combattenti stranieri” (cosiddetti *foreign fighters*), riveste un ruolo fondamentale l’introduzione delle recenti misure contenute nel regolamento UE 2017/458 del 15 marzo 2017, riguardante il rafforzamento delle verifiche nelle banche dati nell’attività alle frontiere esterne, soprattutto aeree e che rappresenta un paradigmatico esempio della esigenza di limitare consolidati diritti dei cittadini europei - sanciti dall’*acquis* unionale - a tutela della sicurezza pubblica.

(2) Per approfondimenti si veda ANIA-MAT N. 2 - Aprile 2015 pag. 23 e seg.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Alla luce del fatto che molti dei suindicati soggetti pericolosi hanno la cittadinanza europea, si è difatti ritenuto necessario intervenire con il predetto strumento normativo per estendere i controlli già sinora effettuati ai sensi dell'attuale regime Schengen nei riguardi degli stranieri - sia in ingresso che in uscita - anche sulle persone che beneficiano, appunto, del diritto alla libera circolazione.

Nel caso le nuove procedure di verifica possano determinare un impatto sproporzionato sul flusso del traffico, allo scopo di favorire lo snellimento della movimentazione dei passeggeri, vengono accordate - con particolare riguardo agli scali aerei - deroghe (temporali e locali) alla predisposizione materiale dei predetti controlli sistematici, sempre comunque basate sulla preventiva analisi dei rischi connessi all'ordine pubblico, alla salute pubblica e alla sicurezza interna.

In questa sede non può sottacersi l'iniziativa - ancorché non legislativa - in materia di "minacce ibride" assunta dalla Commissione unitamente all'Alto Rappresentante, i quali presenteranno al Consiglio (nel corrente mese di luglio) una relazione sull'implementazione delle ventidue azioni contenute nel "quadro congiunto" di contrasto al fenomeno in questione (JOIN (2016) definitivo) del 6 aprile 2016.

Quanto alla security dell'aviazione civile particolare menzione meritano di certo le azioni (4^a e 6^a) che puntano alla protezione delle infrastrutture critiche, in ossequio alla direttiva 2008/CE/114, attraverso il rilancio dei "lavori" atti a rafforzare la resilienza nel campo dei trasporti e, segnatamente, in relazione alla situazione dei principali aeroporti e hub europei, anche con riferimento alla difesa della relativa catena di approvvigionamento.

Security

Baggage restrictions :

Liquids



No liquids, gels, creams or pastes over 100 ml.

Sharps



No blades over 6 cm. allowed in hand luggage

Forbidden



Some items may not be taken on board at all



RISCHIO PAESE: TURCHIA, LA GERMANIA RICORRE A PRESSIONI ECONOMICHE E MINACCIA SANZIONI

*Paolo Quercia
Direttore CENASS - Center for
near Abroad Strategic Studies*



La Germania spinge sull'acceleratore di possibili sanzioni UE contro Ankara

Il mese di luglio ha visto un drammatico deterioramento delle relazioni politiche ed economiche tra la Turchia e l'Europa, in particolare con la Germania. **Dopo ormai un decennio di crisi, il processo di distacco della Turchia dal sistema politico e militare europeo ed occidentale è oramai in stato avanzato.**

L'ambizione della Turchia, che con un recente referendum ha creato una repubblica presidenziale con poteri decisionali sempre più concentrati nella figura di Erdogan che persegue una politica sempre più islamista e di sviluppo di legami geopolitici sempre più incentrati nel Medio Oriente e nel Golfo, sarebbe quella di mantenere inalterate le relazioni economiche con l'Europa anche in funzione del deterioramento di quelle politico - militari.

Forse si ritiene ad Ankara che in fin dei conti l'Europa ha una debole visione strategica ed, in primo luogo, i governi europei sono portati a prediligere una politica del *business as usual*, privilegiando le relazioni economiche su quelle politico - strategiche.

Ciò sembrerebbe anche una *lessons learned* dalle sanzioni americane contro la Russia, che vedono la maggior parte dei Paesi europei seguire le sanzioni adottate dalla UE in maniera recalcitrante e portata al disimpegno.



● La questione dell'Ucraina, della Crimea e dei suoi confini – fatta eccezione per UK (Paesi però in uscita dalla UE), Polonia, Paesi Baltici ed in parte Germania – resta una questione di un conflitto locale esterno alla UE per il quale si potrebbe fare a meno di ricorrere allo strumento delle sanzioni economiche, che sono tuttavia sopportate come forma di “collaborazione” strategica con gli USA e concepite come uno strumento di soft di pressione.

● Eppure, la questione della Turchia appare diversa e sembra che la Germania abbia intenzione di alzare la voce contro Ankara, autonomamente rispetto a Washington.

● Dopo un anno dal golpe fallito del luglio 2016, la Turchia non appare andare in contro ad una normalizzazione interna, anzi proseguono sia le purghe contro dissidenti e simpatizzanti anti-Erdogan che una politica estera sempre più di rottura con la visione europea.

● La crisi di luglio e l'arresto di un altro cittadino tedesco

● La situazione è ulteriormente deteriorata nel mese di giugno e luglio, con una serie di crisi diplomatiche tra Berlino ed Ankara che sono degenerare dopo che il 5 luglio sono stati arrestati nell'isola di Buyukada, vicino ad Istanbul, 9 persone che stavano svolgendo un seminario ristretto di formazione per dirigenti di Amnesty International Turchia e altre organizzazioni della società civile turca. La motivazione dell'arresto è stata di collaborazione e sostegno a persone collegate con il gruppo Gulen, ritenuto dal governo turco una “organizzazione terroristica” (FETO), molti dei cui membri sono fuggiti in Germania dopo il golpe del luglio scorso.

● Il workshop – i cui formatori erano due cittadini stranieri, il tedesco Peter Steudtner ed il cittadino svedese di origine iraniana Ali Gharavi – era dedicato a formare i responsabili delle ONG turche su materie come la *cyber-security* e *information management* che potessero consentire una maggiore tutela dei dati e delle informazioni agli attivisti dei diritti umani turchi.

● I due sono inizialmente accusati di cospirare per l'organizzazione di nuove proteste anti governative in Turchia e di avere rapporti con persone accusate dopo il golpe del luglio 2016 di aver utilizzato l'applicazione proibita Bylock, un software amatoriale di messaggistica criptata che le autorità turche ritengono sia stato utilizzato da simpatizzanti del movimento Gulen.



L'8 luglio, il tribunale turco conferma la detenzione degli arrestati del 5 luglio e l'accusa viene meglio definita come sostegno esterno (*material support* nel linguaggio giuridico anglosassone, concorso esterno in quello italiano) ad organizzazioni terroristiche pur non essendone parte.

Il processo viene fissato per il 26 dicembre, data che i detenuti attendranno in carcere.

L'ennesimo arresto di un ennesimo cittadino tedesco (sono stati 22 quelli arrestati dal luglio 2016, di cui 9 ancora in carcere, tra cui il caso del giornalista tedesco di origine turca Deniz Yücel, corrispondente del *Die Welt*) ha scatenato l'ira di Berlino che ha deciso di reagire in maniera estremamente muscolare contro la Turchia.

Il Ministro degli Esteri tedesco Gabriel ha deciso di interrompere le proprie vacanze rientrando in Germania e dichiarando, con il pieno sostegno della Merkel, una serie di potenziali misure di ritorsioni economiche contro la Turchia allo studio del governo che saranno attuate se la Turchia non procederà al rilascio di 3 cittadini tedeschi (Peter Steudtner, Deniz Yücel, Meşale Tolu), non garantisca accesso illimitato del console tedesco ai prigionieri e dia garanzie per un processo equo per gli altri cittadini tedeschi accusati da Ankara di crimini politici.

La partita più ampia del collocamento strategico della Turchia tra UE, Russia e Medio Oriente

Queste le richieste specifiche alla base della reazione tedesca. Ci sembra tuttavia che la reazione di Berlino vada ben oltre i casi di diritto consolare e le pressioni economiche della Germania (primo Paese di destinazione dell'export turco con 15 miliardi di euro) mirano ad influenzare più in generale la strategia turca di distacco dall'Europa e dall'Occidente, una linea confermata anche dalla recente decisione (13 luglio) di stipulare con Mosca un accordo per dotarsi del sistema russo S-400 di difesa missilistica anti-aerea di lungo raggio (SAM).

È una decisione di portata strategica che, se portata a termine, di fatto sgancia la protezione dei cieli turchi dal sistema di difesa aerea della NATO, garantito da batterie missilistiche europee o americane.

L'accordo con i russi prevede anche il trasferimento di tecnologia, per cui consentirà alla Turchia in futuro di sviluppare una propria capacità domestica di costruzione di tali sistemi di difesa.



È chiaro che il messaggio che Berlino manda è complesso, ed include anche un *warning* di non proseguire con il processo di distacco incontrollato dalla NATO e dall'Europa, anche in un contesto in cui le relazioni politiche tra UE e Turchia sono ai minimi termini.

Le misure annunciate da Berlino vogliono ricordare ad Ankara che c'è tanto da perdere economicamente se la Turchia proseguirà nella strategia apparentemente ondivaga ma di fatto di rottura con l'Europa perseguita da Erdogan nell'ultimo decennio.

Le ritorsioni economiche: turismo, assicurazione export, armamenti, trasferimenti UE, Unione Doganale

Molto dure sono le misure annunciate dal Ministro degli Esteri tedesco che sono allo studio. Alcune sono state già messe in atto, come il *warning* ufficiale dato ai turisti tedeschi (3,8 milioni di persone l'anno, il 15% dell'industria turistica turca) avvisati di un aumento del rischio che potrebbero andare incontro a detenzioni arbitrarie e che il governo tedesco potrà avere difficoltà a garantire loro la sicurezza personale; altre sono allo studio, come la misura annunciata di rivedere il rischio paese in maniera tale da bloccare l'operatività della Hermes, impedendo così alla compagnia assicuratrice di emettere polizze di garanzia per il credito all'esportazione verso la Turchia.

Ciò avrà un impatto sul *business climate* complessivo e, soprattutto, sugli investimenti diretti tedeschi. In aggiunta – a confermare il senso strategico e di lungo periodo della posizione di Berlino e non occasionale – è stato annunciato che verrà verosimilmente dato un giro di vite alle autorizzazioni per l'export di materiali di armamenti tedeschi diretti ad Ankara (e suoi clienti). Infine, sul piano più globale, il governo tedesco ha annunciato che porrà in sede Unione Europea il problema se non sia necessario bloccare i trasferimenti (strumenti di pre-adesione) della UE alla Turchia (solo il programma 2020 vale 5 miliardi per Ankara) e verrà congelato il processo di ammodernamento dell'Unione Doganale UE – Turchia, che risale ad oltre 20 anni fa.

Paolo Quercia. Si occupa di relazioni internazionali e geopolitica. È analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2016 e ha lavorato con 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" www.paoloquercia.net. Dal 2017 cura la rubrica Rischio Paese per MAT.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Osservatorio nazionale sui furti e le rapine in danno di autotrasportatori



[Vai al portale sul sito del Ministero dell'Interno](#)

[Scarica il vademecum informativo per gli auto-
trasportatori](#)



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Alessandro Morelli
Claudio Perrella
Neil Smith
Massimo Nicola Spadoni

HANNO COLLABORATO

Paolo Lovatti
Marcello Maestri
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli
Paolo Silvestri

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.272
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

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