

# MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

3

ANNO XIII

NOVEMBRE 2023



# MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

## SOMMARIO

### MARINE

**SIMONE VERNIZZI**

- 3** Consegna e giurisdizione alla luce della giurisprudenza sulla clausola «Ex works»

**ARMENIA RIVIEZZO, SARA DE MATTEIS**

- 6** Adottato il primo trattato internazionale per proteggere gli ecosistemi marini al di fuori della giurisdizione nazionale. Quali impatti sul settore assicurativo marittimo?

**MASSIMO SPINETTA, MICHELE CIBRARIO, ROBERTO SPANU, DIMAS ORTUZAR**

- 9** IUMI Corner

### AVIATION

**CARLA BONACCI**

- 21** Negato imbarco: la Corte di Giustizia sulla compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei informati in anticipo del negato imbarco

**FRANCESCA D'ORSI**

- 23** Sulla disciplina dei droni e l'obbligo assicurativo

IUAI Corner

### MISCELLANEA

**DORIANO RICCIUTELLI**

- 27** Intelligenza artificiale (IA): sicurezza aeroportuale e assicurazioni

### EVENTI

- 29** Incoterms®: fra diritto marittimo e diritto del commercio internazionale

- 30** PUBBLICAZIONI DI INTERESSE



# Consegna e giurisdizione alla luce della giurisprudenza sulla clausola «Ex works»

Simone Vernizzi\*

Con l'ordinanza a Sezioni Unite dello scorso maggio 2023 il Supremo Collegio sancisce espressamente l'idoneità della clausola Ex works (EXW), apposta ad un contratto di compravendita internazionale a distanza di beni mobili, ad individuare il luogo di consegna, non soltanto ai fini del trasferimento dei rischi ovvero della ripartizione dei costi dell'operazione, bensì anche per quelli di cui all'art. 7, par 1, lett. b), primo trattino, Reg. (UE) n. 1215/2012, vale a dire per quel che concerne la determinazione della competenza giurisdizionale.

Il provvedimento avrebbe pertanto composto il contrasto evidenziato dall'ordinanza interlocutoria con cui la I sezione del Supremo Collegio ha rimesso gli atti alle Sezioni Unite: in particolare, con quanto stabilito dalle stesse S.U., nella precedente ordinanza n. 20633/22, nel cui ambito si era affermato che *“la controversia avente ad oggetto il pagamento della merce va devoluta, ai sensi dell'art. 4 del Reg. UE n. 1215 del 2012, alla giurisdizione dell'A.G. del luogo della consegna materiale dei beni, non ostando a tale conclusione l'inserimento (...) di una clausola “ex work”, se essa non sia accompagnata da una specifica pattuizione volta ad attribuire, con chiarezza, al luogo del passaggio del rischio valenza anche di luogo di consegna della merce”*.

Taluno ha ritenuto di poter leggere nella pronuncia in questione il riconoscimento in favore di tutti gli Incoterms a valere altresì per l'individuazione del luogo (di consegna) ai fini della competenza giurisdizionale: per comprendere l'effettiva estensione del provvedimento è tuttavia opportuno ripercorrere, seppur nella speditezza che impone il presente strumento, l'evoluzione normativa e giurisprudenziale intervenuta nella materia che ci occupa.

Il problema della giurisdizione rispetto alle obbligazioni contrattuali è infatti da tempo dibattuto, e gli esiti in ambito europeo sono per lo più riassunti nel testo dell'attuale art. 7 del Reg. (UE) n.1215/2012, che riproduce quello di cui all'art. 5 del previgente Reg. (CE) n.44/2001.

In deroga al foro generale del convenuto (art. 4, Reg. n. 1215/2012), l'art. 7, al par. 1, prevede infatti competenze speciali per la materia contrattuale. In particolare, il disposto di cui alla lett. a), secondo cui la persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta innanzi al giudice *“del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio”*, riproduce gli esiti dell'applicazione del metodo conflittuale analitico, inaugurato dalla Giurisprudenza della CGCE negli anni '70 con le sentenze **Tessili** e **De Bloos**, maturato in relazione al dettato dell'art. 5 della Convenzione di Bruxelles 1968, ed individua la competenza sulla base dell'applicazione dei criteri di conflitto del diritto internazionale privato del giudice adito (criterio altresì noto come della *“lex causae”*).

Tale modalità determinativa del giudice competente ha peraltro ingenerato molti problemi applicativi, dovuti in particolare all'eccessiva incertezza, in termini di prevedibilità, nella determinazione del foro competente: i criteri di conflitto in base ai quali individuare la competenza dipendevano infatti dalla specifica obbligazione dedotta in giudizio e presupponevano un seppur conciso esame del merito, anche soltanto ai fini qualificatori.

Il legislatore comunitario ha tentato di ovviare a tali inconvenienti formulando un differente criterio, basato sul metodo cd. *“pragmatico fattuale”*, espresso alla lett. b), primo trattino, del par. 1, ove, per quel che concerne, in particolare, il contratto di compravendita, il **forum**

\* Professore Associato di Diritto della Navigazione, Dipartimento di Giurisprudenza, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia



*contractus* (e non, dunque, il foro dell'obbligazione dedotta in giudizio) coincide con il luogo nel quale "i beni sono stati consegnati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto".

La preferenza e prevalenza del criterio *sub b)* rispetto a quello indicato *sub a)* è poi sancita espressamente dal disposto di cui alla lett. *c)* dell'art. 7, par. 1.

Pur tuttavia, né il legislatore del Reg. (CE) n. 44/2001, né quello di cui all'attuale Reg. (UE) n. 1215/2012 hanno provveduto a fornire apposita definizione del termine "consegna". Si pone di tutta evidenza, pertanto, la necessità di individuazione del momento in cui la consegna può dirsi avvenuta per i fini indicati; il problema è invero di non poco momento, posto che, come evidenziato da tempo dalla dottrina, la consegna tradizionale, legata al trasferimento di una posizione possessoria, si è nella prassi sempre più scomposta in varie operazioni, tanto da poterla considerare una fattispecie a formazione progressiva, in cui ad ogni fase corrisponde una specifica regolazione degli assetti voluta dalle parti in una prospettiva contrattuale (non una sola consegna, ma più consegne, dunque, a ciascuna delle quali corrisponde la produzione dell'effetto voluto dai contraenti). Peraltro, in ossequio al metodo pragmatico fattuale, non può ricavarsi il luogo di consegna in base all'applicazione del diritto internazionale privato del foro del giudice adito, così come, neppure, alle norme di diritto sostanziale applicabili (ad es., l'art. 31 della Convenzione di Vienna 1980, ovvero l'art.1510 cod. civ.), poiché occorre basarsi sul mero dato fattuale, concedendo eventuale preferenza alla volontà dei contraenti, purché univoca: è quanto stabilito nella nota sentenza **Color Drack** (CGCE 7 maggio 2007, C-386/05) in cui, in applicazione del dettato dell'art. 5 del Reg. (CE) n. 44/2001, si intende di valorizzare, seppure a date condizioni, la prospettiva contrattuale.

Tale intento appare ancor più chiaramente nella successiva giurisprudenza della Corte di Giustizia; così nella sentenza **Car Trim** (CGUE, 25 febbraio 2010, C-381/08), ove per altro verso, nel momento in cui non emerge chiara ed univoca diversa volontà delle parti, deve concludersi nel senso che la consegna coincide con il luogo di consegna materiale dei beni, "mediante la quale l'acquirente ha conseguito o avrebbe dovuto conseguire

il potere di disporre effettivamente di tali beni alla destinazione finale dell'operazione di vendita", preferendo pertanto tale luogo a quello in cui i beni sono stati consegnati al primo vettore (come vorrebbe invece l'art. 31 della Convenzione di Vienna 1980).

La dottrina non ha per altro verso mancato di sollevare considerazioni critiche, esprimendo la giusta preoccupazione per cui, facendo coincidere la consegna con il luogo di destinazione finale dei beni presso il compratore, si rischia in molti casi di far coincidere il luogo di consegna ex art. 7, par. 1, lett. *b)*, primo trattino, con quello del domicilio del convenuto, di cui all'attuale art. 4 del Regolamento 1215/2012, vanificando in tal modo la specialità del foro di cui all'art. 7 (si confronti, in proposito, la massima di Cass. civ., Ord., S.U., 28 giugno 2022, n. 20633, richiamata in precedenza nel testo).

La volontà delle parti e, soprattutto, il ruolo degli Incoterms è tuttavia adeguatamente valorizzato nella sentenza **Electrosteel** (CGUE 9 giugno 2011, C-87/10), di poco successiva, di particolare rilievo anche in ragione del fatto che la Corte si pronunzia in relazione a fattispecie analoga a quella decisa dal Supremo Collegio lo scorso maggio: essa individua nell'art. 23 (ora art. 25) del Regolamento il medio interpretativo per fornire risalto alla volontà delle parti nella determinazione del luogo di consegna, e, in particolare, al ruolo degli Incoterms, in considerazione del fatto che tali termini sono caratterizzati "da un riconoscimento e da un impiego nella prassi particolarmente ampi". Per la Corte non vi sarebbe infatti motivo per escludere che si possa tenere conto di tali usi commerciali per l'interpretazione di altre disposizioni del medesimo regolamento, e, in particolare, per la determinazione del tribunale competente ai sensi di cui all'art. 5 (ora art. 7), par. 1, lett. *b)*, primo trattino. Per quanto riguarda l'Incoterm «Ex Works», in particolare, la clausola comprende, oltre alle disposizioni relative al trasferimento dei rischi, e quelle che riguardano la ripartizione dei costi, anche specifiche previsioni (punti A4 e B4 della clausola negli Incoterms 2010, ora A2 e B2 della versione 2020) che, ai fini della messa a disposizione della merce da parte del venditore e della presa in consegna della stessa da parte del compratore, rinviano al medesimo luogo e consentono quindi di individuare con certezza il luogo di consegna



dei beni. Soltanto nel caso in cui non sia possibile risalire ad una espressa e univoca volontà delle parti in ordine alla determinazione del luogo di consegna, si renderà necessario ricorrere al criterio che individua il luogo di consegna con quello della consegna materiale dei beni nella destinazione finale.

Alla luce delle considerazioni svolte, l'ordinanza a S.U. n. 11346/2023, in commento, dev'essere per certo accolta con favore, poiché sancisce espressamente l'idoneità della clausola che ci occupa ad individuare il luogo di consegna anche per quel che concerne la determinazione della competenza giurisdizionale, in tal modo allineandosi all'orientamento della giurisprudenza della CGUE.

Non è un caso tuttavia che l'orientamento, tanto della CGUE, quanto della S.C., sia espresso con riferimento all'Incoterm EXW: in base allo specifico dettato della clausola EXW 2010 (in part., A4 e B4, oggi A2 e B2), infatti, il luogo di messa a disposizione della merce da parte del venditore e quello di presa in consegna/accettazione da parte del compratore coincidono. Sembra, di conseguenza, che la volontà delle parti venga compiutamente valorizzata nel momento in cui la consegna convenuta in contratto coincida con la consegna materiale.

Pertanto, le conclusioni raggiunte non sembrano, allo stato, passibili di estensione automatica ed in modo indistinto agli altri termini del commercio internazionale, e, d'altra parte, è lo stesso Supremo Collegio a differenziare, in proposito, la EXW dagli altri Incoterms:

al punto 5 della parte motiva, l'ordinanza in commento precisa, infatti, che non tutti i precedenti richiamati dall'ordinanza n. 20633/22 concernono la clausola in questione, essendo taluni relativi, ad esempio, alla clausola FCA, altri alla CIF, provvedendo, in tal modo, a delimitare l'oggetto del contrasto che la stessa S.C. è chiamata a comporre.

Contrasto di cui, ulteriormente, è lo stesso Supremo Collegio a minimizzarne l'entità: al punto 6 della parte motiva, infatti, l'ordinanza afferma che le conclusioni raggiunte non si pongono *“a ben vedere in contrasto con quanto invece affermato, nella precedente ordinanza n. 20633/2022 (...) atteso che in quel caso la soluzione risulta evidentemente indotta dal rilievo che si era al cospetto di un inserimento unilaterale della clausola «Ex Works», il che non permetteva di reputare raggiunta la «prova univoca dell'esistenza di un accordo tra le parti circa il luogo di consegna della merce»”*.

In definitiva, gli Incoterms, se appaiono senz'altro idonei a definire il luogo di consegna per le finalità e gli effetti convenuti dalle parti da un punto di vista del diritto sostanziale, ai fini determinativi della competenza giurisdizionale gli stessi rileverebbero, attualmente, se ed in quanto idonei ad individuare in modo incontrovertibile il luogo in cui messa a disposizione della merce da parte del venditore e presa in consegna/accettazione da parte del compratore coincidono, in ossequio al metodo pragmatico fattuale avuto a mente dal legislatore nel dettare il criterio di cui all'attuale art. 7, par. 1, lett. b), primo trattino del Reg. (UE) n. 1215/2012.



# Adottato il primo trattato internazionale per proteggere gli ecosistemi marini al di fuori della giurisdizione nazionale. Quali impatti sul settore assicurativo marittimo?

Armenia Riviezzo\*, Sara De Matteis\*\*

Con la sottoscrizione dell'Accordo sulla conservazione e uso sostenibile della diversità biologica marina nelle aree al di fuori della giurisdizione nazionale, l'Unione Europea<sup>1</sup> ha compiuto un ulteriore e importante passo in avanti verso la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizioni nazionali. Il 19 giugno 2023 la quinta sessione della Conferenza intergovernativa convocata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha finalizzato il testo del suddetto accordo, comunemente noto come Trattato sull'alto mare<sup>2</sup>. Il 20 settembre 2023, poi, il testo dell'accordo è stato formalmente aperto alla firma da parte dei governi, una formalità che ufficializza la volontà dei governi di ratificare il Trattato sull'alto mare attraverso le rispettive procedure nazionali. A partire da quest'ultima data, ad oggi, 83 Paesi hanno firmato il Trattato<sup>3</sup>.

L'entrata in vigore del Trattato sull'alto mare rappresenta, senza dubbio, un punto di svolta nell'ambito del settore della tutela della biodiversità marina, sia per la rilevanza che il tema riveste, sia poiché giunge all'esito di un negoziato durato oltre vent'anni. Il precedente accordo internazionale per la protezione degli oceani risale, infatti, alla Convenzione delle Nazio-

ni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS), adottata nel 1982 nel corso della conferenza di Montego Bay, in Giamaica. Da quel momento, ma soprattutto a partire dal 2000, è emersa, con evidenza sempre maggiore, la necessità di includere nelle strategie di protezione anche quei tratti di mare che superano le giurisdizioni statali. L'UNCLOS, infatti, prevede disposizioni applicabili alle sole acque marine sotto il controllo delle parti contraenti, fermo restando il generale obbligo di garantire la protezione dell'ambiente marino e di assicurare che le attività svolte nell'ambito della giurisdizione o del controllo di una parte non arrechino danni al di là delle sue acque marine, evitando, pertanto, di trasferire il danno o il rischio da una zona all'altra.

La rilevanza del tema si comprende se si considera un dato importante. Due terzi della superficie del pianeta sono oceani e i mari costituiscono il 95% dell'habitat totale della Terra in volume. Ma cosa si intende quando si utilizza l'espressione "alto mare"? Occorre ricordare che l'alto mare è, per definizione, quella zona dell'oceano oltre le acque territoriali nazionali, che non appartiene ad alcuno Stato. L'alto mare, oltre ad ospitare numerosi e preziosi ecosistemi, rappresenta il 60% degli oceani del pianeta e quasi il 50%

\* Managing associate, Legance

\*\* Associate, Legance

<sup>1</sup> L'Unione Europea e i suoi Stati membri hanno svolto un ruolo chiave nel raggiungimento dell'accordo già nel marzo di quest'anno, guidando la coalizione BBNJ High Ambition di 52 Paesi e stanziando 40 milioni di Euro per sostenere i paesi in via di sviluppo nella ratifica del BBNJ e nella sua rapida attuazione.

<sup>2</sup> Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ).

<sup>3</sup> La lista dei firmatari è disponibile sul sito delle Nazioni Unite ([www.treaties.un.org](http://www.treaties.un.org)). Il numero di firmatari minimo richiesto ai fini dell'adozione del Trattato è pari a 60 Paesi. Ad ogni modo si segnala che, ai sensi dell'articolo 68.1 del Trattato stesso, questo entrerà in vigore 120 giorni dopo la data del deposito del 60° strumento di ratifica, approvazione, accettazione o adesione al Trattato.



della superficie terrestre. Finora solo l'1% dell'alto mare è stato oggetto di una strategia di protezione e solo il 39% degli oceani rientra nella giurisdizione nazionale dei singoli Paesi. L'obiettivo del Trattato è quello di estendere anche all'alto mare la protezione del 30% degli oceani entro il 2030<sup>4</sup>, consentendo, pertanto, una migliore protezione e gestione della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale.

## I PUNTI SALIENTI DEL TRATTATO SULL'ALTO MARE

Il Trattato consta di 75 articoli volti ad assicurare l'integrità e la protezione degli ecosistemi in alto mare e a promuovere un utilizzo responsabile delle risorse marine. Il Trattato riguarda quattro ambiti: le risorse genetiche marine (MGR), compresa la giusta ed equa ripartizione dei benefici (parte I), le misure quali gli strumenti di gestione per zona, comprese le aree marine protette (MPA) (parte II), le valutazioni dell'impatto ambientale (parte III) nonché la creazione di capacità e il trasferimento di tecnologia marina (parte IV). In particolare, è possibile individuare taluni punti salienti che caratterizzano il Trattato in questione.

Tra le problematiche legate alla tutela degli ecosistemi, sicuramente è emersa la necessità di implementare una **gestione sostenibile degli stock ittici**. Secondo le Nazioni Unite, infatti, più di un terzo dello stock ittico è sovrasfruttato. Il Trattato consentirà di istituire strumenti di gestione che possano consentire una conservazione sostenibile delle specie presenti in alto mare.

Strettamente connessa alla su esposta tematica, è poi la questione relativa alla **raccolta, gestione e condivisione delle risorse genetiche marine**. Il Trattato definisce il quadro di riferimento per la raccolta e la

condivisione dei benefici delle MGR<sup>5</sup>. Nessuno Stato potrà rivendicare la sovranità nazionale sulle MGR nelle aree al di fuori della giurisdizione nazionale. Ma non solo. Il Trattato prevede altresì l'implementazione di meccanismi per la condivisione, in modo equo e giusto, sia dei benefici non monetari che monetari. E da ciò, deriverà anche una maggiore tutela per i **diritti delle comunità indigene e locali**, in particolare per quanto riguarda lo sfruttamento di quelle risorse che, trovandosi in un'area di fatto appartenente a "tutti", dovrebbe anche essere a beneficio di tutti. Si pensi, ad esempio, alle MGR sino ad oggi raggiungibili solo da Paesi con ingenti capitali, a svantaggio dei Paesi meno ricchi.

C'è poi la questione relativa all'**estrazione di minerali dai fondi abissali**, che pone problematiche sia a livello di tutela degli ecosistemi, che a livello di diritti di sfruttamento e che il Trattato mira a gestire e a regolare.

Da ultimo, ma non per rilevanza, occorre richiamare le previsioni del Trattato che consentiranno di creare aree marine protette, al fine di garantire la difesa degli ecosistemi, nonché di realizzare valutazioni di impatto ambientale (VIA) al fine di favorire la lotta all'inquinamento. Con riferimento alla possibilità di creare aree marine protette, si evidenzia come gli Stati possano proporre - in collaborazione tra loro - di istituire strumenti di gestione basati sulle aree, comprese le AMP,<sup>6</sup> in aree al di fuori della giurisdizione nazionale. Con riferimento, invece, alla conduzione di VIA per progetti pianificati in aree al di fuori della giurisdizione nazionale, il Trattato stabilisce le relative misure per la realizzazione. Lo Stato che ha la giurisdizione o il controllo su un'attività pianificata avrà anche la responsabilità di garantire lo svolgimento di una VIA nel caso in cui tale attività pianificata abbia effetti non trascurabili, sconosciuti o poco sconosciuti per l'ambiente marino.

<sup>4</sup> Tale obiettivo è stato definito "30x30", intendendosi con tale espressione l'intento di rendere il 30% delle acque internazionali aree marine protette entro il 2030, in conformità a quanto previsto nell'Accordo Cumming- Montreal, accordo raggiunto dalla Conferenza delle Parti (COP) nel 2022..

<sup>5</sup> La pesca è espressamente esclusa dal quadro di riferimento, e, pertanto, con molta probabilità le attività di ricerca e il sequenziamento genetico della MGR saranno al centro dell'attenzione.

<sup>6</sup> Qualsiasi decisione in merito all'istituzione di AMP verrebbe presa dalla Conferenza delle Parti (ovvero gli Stati che aderiscono al Trattato sull'alto mare) per consenso, o altrimenti con una maggioranza di tre quarti.



## IL RUOLO DELL'IMO

Nell'ambito della protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti connessi alla navigazione, a livello internazionale, assume un ruolo particolarmente rilevante l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite per il trasporto marittimo. Nell'ambito delle attività svolte dall'IMO scaturiscono, infatti, una serie di convenzioni per la tutela degli ecosistemi marini dalle pressioni ed impatti causati dal trasporto marittimo attraverso norme che regolamentano tutte le attività collegate alla navigazione, che possono costituire possibili minacce per gli ecosistemi marini e marino costieri.

Con particolare riferimento al ruolo dell'IMO rispetto al Trattato sull'alto mare, si prevede che tale organismo avrà un ruolo nella gestione dello scambio di informazioni tra gli operatori del settore e le istituzioni e, di conseguenza, nello sviluppo e nell'attuazione

degli obiettivi del Trattato. Dato il suo mandato, volto ad assicurare la sicurezza e la protezione della navigazione, compresa la prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico da parte delle navi, l'IMO ha il potere di adottare atti internazionali - aventi ad oggetto il controllo l'inquinamento marino e la regolamentazione dell'industria navale - fornendo a governi e parti interessate raccomandazioni e supporto per l'attuazione degli obiettivi del Trattato sull'alto mare.

## GLI IMPATTI PER GLI ASSICURATORI MARITTIMI

Sebbene il Trattato sull'alto mare non sia ancora in vigore e non preveda obblighi diretti imposti ai privati (si rivolge, infatti, agli Stati firmatari) in un futuro prossimo, le previsioni di cui al Trattato avranno senza dubbio degli impatti anche sui privati, sugli operatori del settore marittimo, nonché sugli assicuratori marittimi.



## IUMI CORNER

# Annual meeting IUMI

Edinburgh, 17-20 settembre 2023

Report dei rappresentanti nei Committees e nei Fora

Massimo Spinetta, Michele Cibrario, Roberto Spanu, Dimas Ortuzar



## SOMMARIO

CARGO COMMITTEE .....	11
ENERGY AND OFFSHORE COMMITTEE .....	17
LOSS PREVENTION COMMITTEE .....	19
OCEAN HULL COMMITTEE .....	21

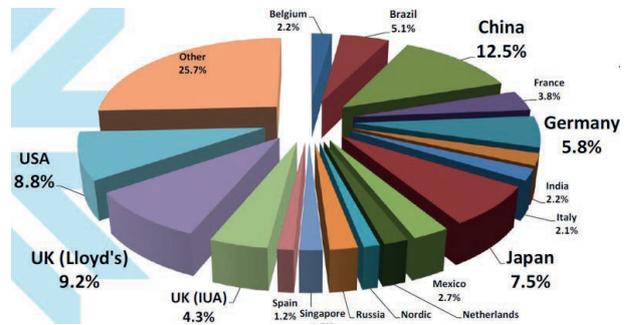
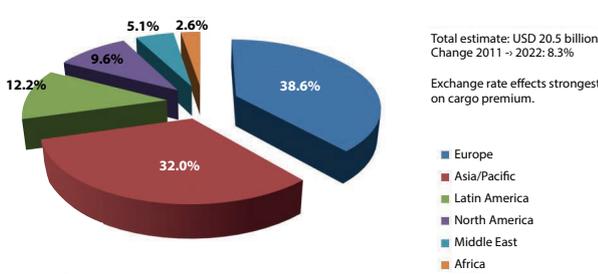
# Cargo committee



**Massimo SPINETTA**  
*Underwriting Marine and Transport  
 Generali Global Corporate & Commercial Italy*

Il workshop Cargo è iniziato con la presentazione di **Isabelle Therrien** (Chairperson) che ha mostrato i dati più significativi del nostro settore. La raccolta premi 2022, pari a USD. 20,5 miliardi (+8,3% rispetto al 2021), certifica uno sviluppo positivo del mercato per diversi anni consecutivi.

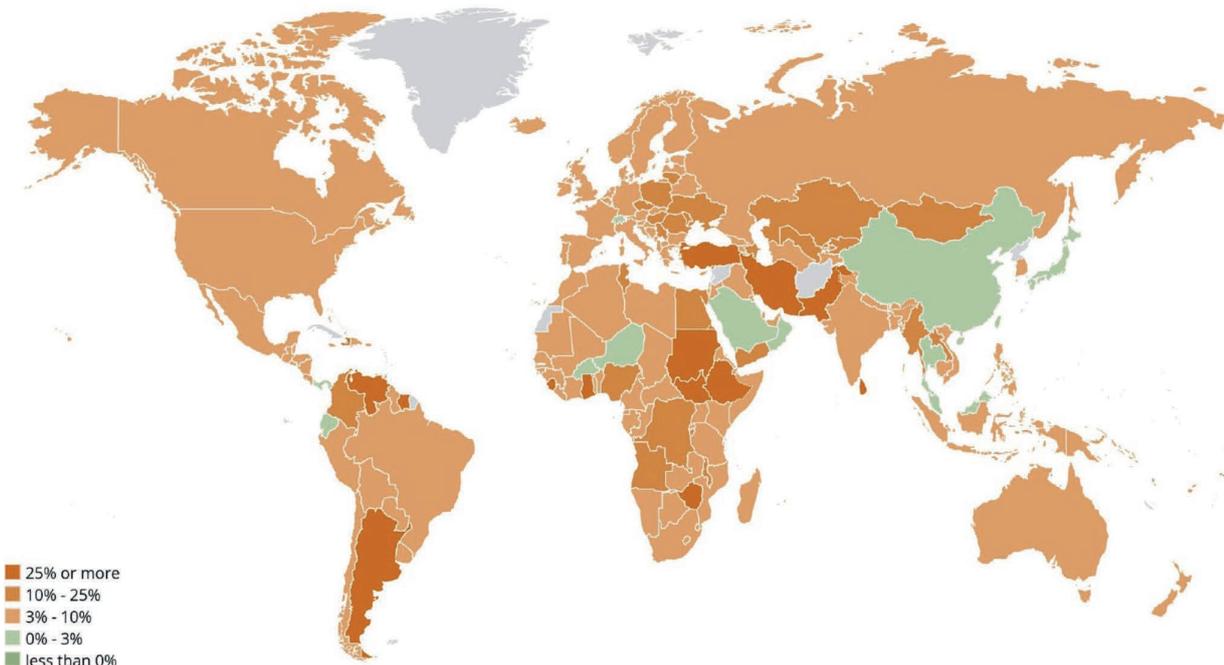
La crescita è stata più sostenuta in Europa e Nord America e meno marcata in Asia anche a causa dell'indebolimento di alcune valute asiatiche rispetto al dollaro statunitense.



Secondo Therrien, a livello macroeconomico, il futuro dell'assicurazione merci sarà influenzato da un generale rallentamento della crescita economica globale e dall'attività delle banche centrali impegnate a contrastare l'aumento dell'inflazione.

## MF Data Mapper ®

Inflation rate, average consumer prices (Annual percent change, 2023)



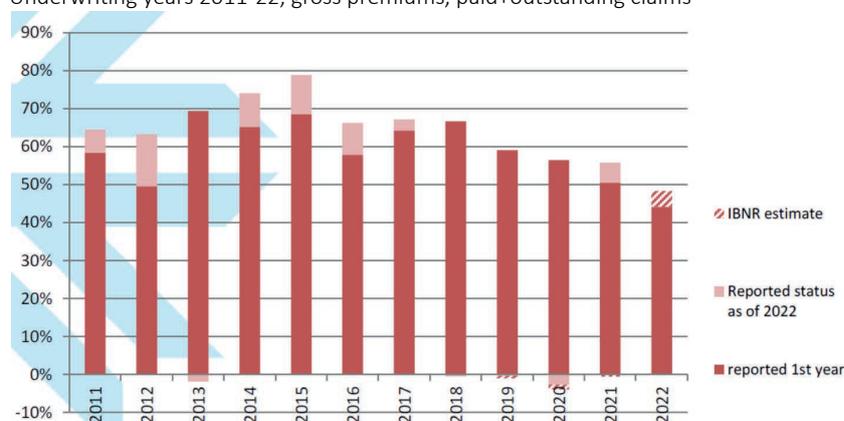
Ciò può far presupporre una riduzione dei volumi degli scambi a livello mondiale. Therrien ha altresì identificato una serie di criticità che potrebbero avere un impatto sul settore cargo, quali: l'aumento del tasso di inflazione che ha un impatto diretto sul valore delle merci trasportate e, di conseguenza, sul valore dei sinistri associati; il fenomeno dell'accumulo di rischi nelle giacenze a terra o a bordo di navi che hanno ormai raggiunto importanti capacità di carico; la crescita dei sinistri "Cat-Nat"; le tensioni geopolitiche, con particolare riferimento al

conflitto Russia-Ucraina. Il commercio globale ha registrato una forte ripresa post pandemia; tuttavia, c'è molta incertezza sulla futura crescita economica e ciò avrà un impatto sulla performance del nostro settore.

Per quanto riguarda la sinistrosità "Europe" il 2022 è iniziato al livello più basso dal 2012. È atteso ovviamente uno sviluppo dei sinistri, ma il dato iniziale è comunque incoraggiante.

### Cargo - Ultimate loss ratio Europe (\*)

Underwriting years 2011-22, gross premiums, paid+outstanding claims



After years with heavy event impact, loss ratios improved since 2019.

Outlier losses & Nat-cat events:

- 2015: Tianjin port explosions
- 2016: Hanjin, Amos-6 satellite
- 2017: Hurricanes / Nat Cat
- 2018: Mærsk Honam / hurricanes
- 2019: Fires, Golden Ray capsizes
- 2020: Nashville Tornados
- 2021: X-Press Pearl, Ever Given (GA), hurricane Ida
- 2022: vessel fires, wildfires, draughts, floods, active hurricane season
- 2023: fires, wildfires/floods

(\*) Belgio, Francia, Germania, Olanda, Italia, UK

Therrien ha concluso la presentazione evidenziando l'importanza di preservare andamenti profittevoli per il settore Cargo gestendo le molteplici sfide che emergono dai contesti economici e politici internazionali tramite un'accurata e disciplinata politica sottoscrittiva. Il workshop è continuato con la presentazione di Pablo

M. de Estrada (Barbuss – UK and MEA Manager) – "Cargo Claims Trends: Bigger Vessels".

De Estrada ha enfatizzato l'evoluzione, in termini di capacità, delle navi porta-container cresciuta in maniera esponenziale negli ultimi 20 anni individuandone vantaggi svantaggi.

### Evolution: 1970 - SL-7 Class - + 1.000 TEU



- Pros:
- Economies of scale: Lower slot cost – lower rates – higher profit
- Reduced carbon footprint per unit
- More capacity

### 2023 - OOCL Hong Kong - 24.000 teu



- Cons:
- Higher accumulation of risk
- High utilization rate
- Routes
- Shipping Logistics challenge

È stato citato l'esempio della nave "Ever Max" in transito nel canale di Panama nell'agosto scorso. La nave, giunta a Balboa con circa 15.000 TEU a bordo, è stata costretta dalle autorità portuali a ridurre il suo carico per soddisfare il pescaggio massimo consentito di 44 piedi. Sono pertanto stati scaricati 1.400 TEU e trasbordati su ferrovia per raggiungere il terminal container di Colon.

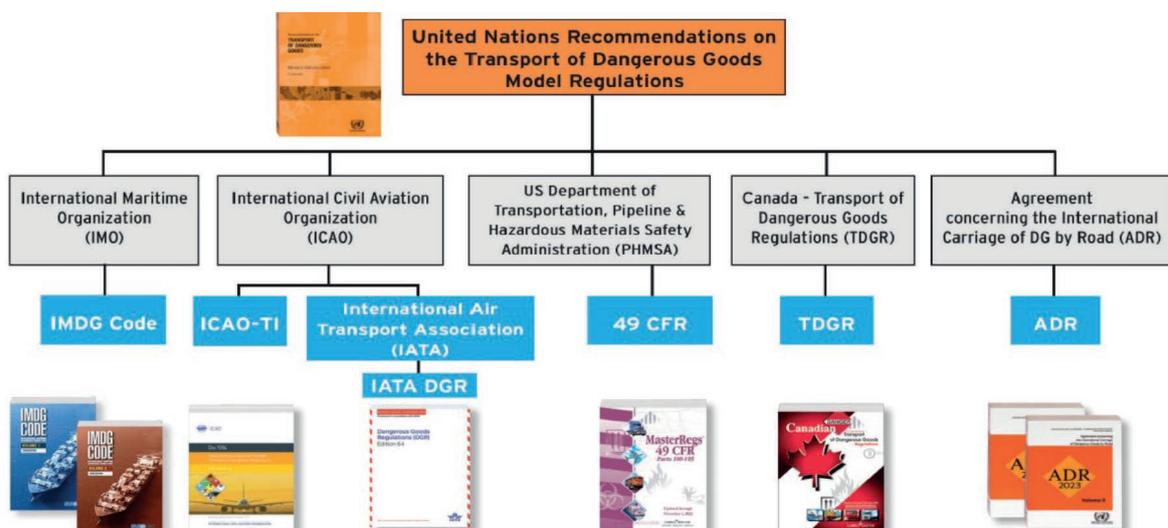
Le conseguenze di quanto sopra esporrebbero gli assicuratori a maggiori rischi, tra i quali furti, interruzione della catena del freddo, ritardi nella consegna, danni ai contenitori, danni cat-nat.

È seguita la presentazione di Jay Johnson (*LabelMaster Services DGSA, Senior Manager*)- "Transportation of Lithium-Ion batteries: What to know".

## When lithiumbatteries go wrong...



Johnson ha segnalato i regolamenti internazionali in materia di trasporto di merci pericolose



e le ragioni per le quali anche le batterie al litio sono regolamentate:



#### Lithium batteries are hazardous because:

- Can overheat & self-ignite (contain flammable electrolytes)
- Once ignited, they burn at extremely high temperatures
- Overpressure resulting in “rapid disassembly”
- Venting of toxic gases

#### Unique Hazard

- Lithium batteries provide both a potential **ignition source**
- as well as a **fuel** for a fire initiated by any source

Johnson ha poi proseguito con una disamina tecnica sulle lithium batteries il cui contenuto è consultabile al link riportato a pagina 1 del presente documento.

In conclusione, Johnson ha sostenuto che, sebbene vi siano molte preoccupazioni circa il trasporto di lithium batteries, va tenuto conto che i problemi principali sono da attribuirsi a difetti di fabbricazione o contraffazione delle batterie stesse citando ad esempio i casi di surriscaldamento e incendio di batterie per cellulari verificatisi nei primi anni 2.000 negli USA. Secondo la *U.S. Consumer Product Safety Commission* la quasi totalità dei suddetti incidenti era appunto riconducibile a difetti

di produzione / contraffazione delle batterie.

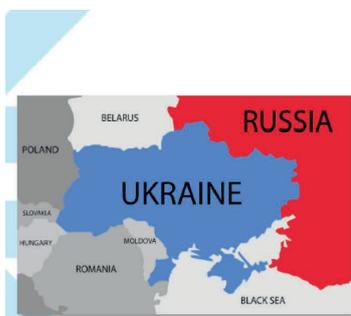
Ha altresì ricordato il commento dello IUMI dell’agosto scorso: *“No fire onboard a Roll-on/Roll-off (RORO) or Pure Car and Truck Carrier (PCTC) has been proven to have been caused by a factory-new EV.*

Lisa Anderson (*President LMA Consulting Group*) ha concluso il workshop Cargo con la presentazione *“State of the Global Supply Chain”*.

Anderson ha evidenziato le criticità più significative della global supply chain legate anche agli attuali contesti geopolitici internazionali.

Nello specifico:

### Conflitto Russia-Ucraina:



#### Take-Aways

- **Oil & natural gas:** Critical importance
- **Commodities:** Impacts food, fertilizer, and commodities such as aluminum, nickel, palladium and more used in medical equipment, airplanes, and much more.
- **What is changing?**
  - Due to the EU restrictions, Russia pivoted to selling oil and natural gas to India and China.
  - Countries are looking for new sources of supply. For example, U.S. exports to Europe in fertilizer have increased.

### Tensioni Cina-Taiwan:



#### Take-Aways

- **Advanced computer chips:** Taiwan produces 90% of the advanced computer chips in the world and 65% of all computer chips.
- **Military exercises:** China is performing military exercises around Taiwan which is causing tensions in the South China Seas.
- **Rare Earths:** According to Brookings, China produces 60% of the rare earths and processes 85% of the rare earths (needed for computer chips).

- *US CHIPS act (\$52B):* The U.S. is reversing its downward trend in capacity from 37% in 1990 to 12% today with investments in Texas (Samsung, TX Instruments, etc), Arizona (TSMC), Ohio (Intel), NY (Micron).
- *Europe CHIPS act (\$47B).* TSMC is expanding in Germany; Intel is investing in Poland.

### China High Alert Risk:



#### Take-Aways

- **Manufacturing Footprint:** China is #1 in manufacturing and accounts for 28.7% of the world's manufacturing output.
- **Critical supplies are manufactured in China @ high global risk.** Active pharmaceutical ingredients (API), equipment required for electrical power grids, mining for rare earths, lithium for batteries, and more
- **Available Water Capacity 50% Below Acute Water Scarcity Level:** According to UN definition, China's Northern China Plain's per capita available water supply is 253 cubic meters vs UN definition of water scarcity (1000) absolute scarcity (500)
- **Water is Required for Electricity:** In China, they use 60% coal, 20% hydro, and 20% nuclear, solar and wind.
- **China's Zero COVID policy** proved that China can and will shut down plants & ports putting critical supplies at risk.
- **China wants to control the South China Seas,** creating complications for shipping lanes
- **Rare earths** More rare earths will be needed in the next 27 yrs than the last 3000, and China dominates rare earth mining and processing.

È stato citato il ruolo strategico del Canale di Panama nei commerci internazionali e le conseguenze sulla supply chain legate alle condizioni di siccità di tale area:



#### Take-Aways

- **Panama Canal:** 40% market share for containers moving goods from Northeast Asia to the U.S. East Coast go through the Panama Canal
- **Drought conditions** are creating a new round of supply chain disruptions
  - Reduced the number of container ships by 20% (from 40 to 32).
  - Put restrictions on the maximum ship draft to 44 feet (vs. 50 feet)
  - Creating inflationary pressures, shortages and delays
- **Further risk** since Hutchison Ports controls both ends of the Panama Canal with a terminal at each end.
- **Mitigate risk:** Companies are searching for ways to mitigate risk – finding alternate routes, modes of transportation, moving manufacturing, forward positioning inventory, right-sizing inventory, and changing the distribution network.

Anderson ha poi proseguito indicando le risposte ai problemi della supply chain da parte dei principali stakeholder internazionali.

#### U.S. response:

- **Reshoring:** According to the Reshoring Initiative 2022 Data Report, IRA and Chips Act boost reshoring to another all-time high (360,000 jobs), up 53%. For example, Intel is reshoring to Ohio and expanding capacity in Arizona, Tesla is expanding its Texas Gigafactory and building a Texas lithium refinery, and chipmakers are building new sites.
- **Nearshoring to Mexico:** Mexico became the US top trading partner in 2023 (USMCA). For example, HP and Dell are moving production to Mexico and Mexico's economy ministry identified 198 announcements of foreign direct investments from the private sector, totaling more than US\$68bn, in the year through July.
- **Nearshoring to Latin America:** Although Mexico is the

powerhouse, companies are also pursuing nearshoring. For example, textile and apparel manufacturing is moving. Target, Columbia Sportswear, and Hansaw Co. have made massive commitments to Latin American sourcing, (El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua).

- **Southeast Asia sources:** Thailand, Vietnam, and others are growing. For example, Nike is moving to Southeast Asia and Dell is moving to Vietnam.
- **India:** Seen as vast potential for expansion. For example, Apple is moving to India.
- **Mitigating risks** with shipping routes & ensuring backups intact

#### EU response:

- **Reshoring:** Europe is also seeing a pickup in reshoring. For example, the European CHIPS act is investing heavily in reshoring. Germany and France are attracting the most investment (chips, aerospace etc.).

- Brexit: Negatively impacted Britain (down 6%) although it remains 3rd in attracting investment. Supply chains are moving to the EU. For example, Ireland is booming with a 21% increase in FDI (seen as business friendly).
- Nearshoring to Eastern & Southern Europe: Investment was up substantially in Portugal (24%), Poland (23%), Italy (17%), and Romania (86%). This trend is likely to continue, just as it is in the U.S. as it provides a lower-cost option within the EU.
- Sustainability reporting requirements – likely to lead to additional tariffs for environmental impacts, encouraging supply chains to continue to be “on the move”.
- Energy roadmap: There is significant investment in renewable energy yet there is a realization that the Russia-Ukraine gap must be filled near-term.
- Mitigating risks with shipping routes & ensuring backups intact

#### Japan response:

- Reshoring: The risks are simply too great with China and firms are ramping up production in Japan. At the start of the COVID-19 pandemic, Shinzo Abe created a US\$2bn assistance package to help Japanese manufacturers move their production back to Japan from overseas.
- Expertise, automation & robotics: Japan benefits from expertise and leadership in materials and manufacturing technologies as well as being in a strong position in industrial robotics and factory automation which is imperative to bringing manufacturing back in an automated, efficient, cost-competitive way.
- Partnering: In Japan, an agreement has been made with the USA to team up on emerging technologies, in areas such as AI, biotechnology and of course semiconductors. Additionally, Rapidus, a new Japanese government-backed company, has partnered with IBM, to develop the next-generation of semiconductors.
- Nearshoring: There is risk with the South China Seas, and so companies are taking these risks into consideration; however, Japan is investing heavily into India. For example, Sony, Panasonic and Toyota are just three of the popular Japanese manufacturers in India.

# Energy & Offshore Committee



**Michele CIBRARIO FCII**  
Co-Head Renewable Energy  
P&C Reinsurance | Global Specialty  
Swiss Reinsurance Company Ltd

La conferenza di Edimburgo è stata probabilmente la più grande di sempre con 760 partecipanti e 34 national associations.

Il lavoro di ricerca del comitato energy offshore quest'anno si è focalizzato nuovamente sull'industria eolica a mare, ma quest'anno con un riferimento specifico agli impianti eolici galleggianti, che rappresentano il futuro della tecnologia eolica su grande scala. L'analisi si è concentrata sugli aspetti tecnici con le prime due presentazioni, mentre nelle ultime due presentazioni in focus è stato di più sugli aspetti prettamente assicurativi.

Il messaggio che emerge con forza è che l'industria petrolifera continua a trainare la transizione energetica specialmente a mare, forte delle conoscenze specifiche e degli sviluppi tecnologici che essa stessa sostiene.

Pertanto, non sorprende la scelta del comitato energy di invitare la compagnia petrolifera Equinor che sta sviluppando la tecnologia eolica galleggiante e che ha appena messo in produzione il primo impianto al mondo full-scale di eolico galleggiante in Norvegia.

Parimenti, il comitato ha invitato quest'anno SSE per fornire una disamina degli aspetti assicurativi dal punto di vista di uno dei principali contrattisti offshore specializzato in costruzioni a mare.

Infine, le due presentazioni tecniche di ABL and RMS, la prima sulle soluzioni tecnologiche ingegneristiche al momento predominanti, e loro possibili sviluppi, e la seconda sulla modellizzazione dei rischi di catastrofe naturale e sul ruolo dei modelli in ambito assicurativo.

Il contributo dei premi offshore wind ai premi totali del settore Energy continua a crescere e rappresenta un incentivo forte per i sottoscrittori energy, i quali sono ripetutamente invitati dalle rispettive compagnie a portare una crescita nei rispettivi portafogli di una quota sempre crescente di progetti "green". Questa pressione competitiva, seppur agisce su un mercato sottostante in forte crescita, comunque provoca attualmente una mo-

derazione dei tassi assicurativi.

L'industria delle rinnovabili, e tutta la catena del valore ad esse associata, resterà con grande probabilità in una fase di forte crescita per il prossimo decennio con previsioni di investimento sbalorditive. Tuttavia, i tassi assicurativi dovranno crescere inevitabilmente per riflettere adeguatamente la maggiore sinistrosità che si comincia ora ad osservare in una industria che sta sperimentando ora nuovi componenti, nuovi design and nuove configurazioni progettuali e di sviluppo, nonché nuovi processi produttivi.

Le presentazioni durante la sessione Offshore Energy della conferenza sono qui elencate:

- **Introduzione** (Melanie Raven, Vice-Chair, Offshore Energy Committee from Ark Insurance)
- **Insurance angles surrounding floating wind concepts, are they affected by Geo Industrial factors?** Mr Sigurd Willoughby, Equinor AS
- **Catastrophic Risks Facing Offshore Energy**, Mr. Derek Blum, Sr. Director, Moody's RM
- **Floating Wind - Novel design or just routine offshore engineering?** Dr Remy Pascal, OWC (an ABL group company)
- **Supporting the Net Zero Transition**, James McCallum-Head of Insurance- SSE Renewables and Networks

A conclusione dei lavori del comitato, un panel composto dai relatori più alcuni dei sottoscrittori Energy membri dei comitati, ha intavolato una conversazione con il pubblico tramite domande aperte sui grandi temi della transizione energetica.

Durante il panel, Equinor ha evidenziato l'accelerazione della transizione, ovvero di come altre compagnie petrolifere di altre regioni del mondo hanno già chiesto di sviluppare congiuntamente altri progetti utilizzando la tecnologia dell'eolico galleggiante in Asia, e di come nei

prossimi anni assisteremo ad una crescita esponenziale di questi progetti.

Durante il panel è stato anche accennato anche alla situazione finanziaria dei costruttori di turbine eoliche e di altri componenti degli impianti eolici, che attualmente stanno attraversando una fase complessa di mercato.

I produttori attualmente devono affrontare una serie di problemi tra cui:

- il processo manifatturiero deve garantire la qualità delle turbine, altrimenti il danno reputazionale diventa insostenibile.
- I costi delle materie prime e delle lavorazioni sono cresciuti di circa il 40% su tutta la filiera produttiva (compresa la logistica e i noli marittimi).
- La produzione di alcuni componenti è attualmente insufficiente a soddisfare la domanda perché gli investimenti sono concentrati solo su alcune parti della supply chain.

- La natura competitiva delle gare pubbliche per la concessione delle licenze a terra e a mare comprime i margini dell'industria (unitamente alla fine dei sussidi in alcuni mercati maturi)

- L'aumento dei tassi di interesse erode ulteriormente i profitti dell'industria.

Lo scenario attuale spinge verso una razionalizzazione del mercato, a cominciare da una riduzione del numero di modelli di turbine, una maggiore attenzione alla qualità, e a più rigorose analisi per l'accesso al finanziamento di nuovi progetti.

Questa maggiore attenzione ai costi e alla qualità lungo la filiera porterà a una maggiore qualità dei progetti, un beneficio per l'assicurazione. Tuttavia, il mercato probabilmente resterà competitivo per l'eccesso di capacità assicurativa.

# Loss Prevention Committee



**Roberto SPANU**

Head Marine Loss Prevention and Sustainability  
Director | Corporate Solutions  
Swiss Re International SE

Introducendo il seminario dedicato alla 'Loss Prevention' il presidente del Comitato, Pascal Dubois, ha ribadito come l'industria marittima continui ad innovarsi in termini di capacità delle navi, vedi, ad esempio, le portacontainer di ultima generazione capaci di trasportare oltre 24.000 TEU, nello sviluppo di tecnologie verdi che permetteranno sempre più l'utilizzo di combustibili a zero emissione negli anni a venire nonché le più moderne modalità di trasporto delle merci.

Queste innovazioni e cambiamenti porteranno inevitabilmente a dover identificare, gestire nuovi scenari di rischio con la conseguente necessità di rendere più efficaci le metodologie di analisi e prevenzione ovvero di implementarne di nuove.

"La prevenzione dei sinistri è un circolo virtuoso che comprende assicurati, broker, sottoscrittori e regolatori; non è possibile innovare senza valutare per tempo nuovi rischi e, quindi, senza implementare adeguate misure di controllo e prevenzione. Da qui la necessità per assicurazione e prevenzione sinistri di procedere di pari passo" ha detto Pascal Dubois.

Alcuni tra questi principali scenari di rischio sono stati trattati durante i panel che si sono succeduti durante il seminario; in particolare:

## Panel 1. How data solutions can help prevent marine losses - The evolution of Smart Containers.

Il panel, moderato da *Howard Potter*, vicepresidente del comitato Loss Prevention, ha visto il contributo di *James Cooper* (di Astaara), il quale ha espresso il punto di vista di un assicuratore nelle diverse modalità di categorizzazione ed utilizzo dei dati e di come gli stessi siano estremamente importanti nella prevenzione sinistri.

*David Piel* (Hapag-Lloyd) e *Cedric Rosemont* (Traxen) hanno poi condiviso la loro esperienza nella gestione dei cosiddetti 'Smart Container', ovvero i contenitori muniti di tecnologia capace di monitorare in tempo re-

ale e trasmettere le condizioni di trasporto (climatiche, dinamiche, ecc.) nonché nel contrastare furti delle merci e traffici illeciti.

Infine, *Chris Barker* (NCB Hazcheck), ha presentato un tool di screening in grado di rilevare merci pericolose non denunciate o volutamente denunciate erroneamente (problema della 'misdeclaration') ove tale merce è descritta sui documenti di trasporto con terminologia diversa da quella comunemente utilizzata.

## Panel 2. Fire Safety with electric vehicles on board - should we be worried?

*Jonna Hynnen*, dello 'Research Institute of Sweden' (RISE), contestualmente alla partecipazione in iniziative quali la 'LASH FIRE - Legislative Assessment for Safety Hazards of Fire and Innovations in Ro-ro ship Environment' un progetto di ricerca internazionale avente lo scopo di ridurre in maniera significativa il rischio di incendi a bordo di navi Ro-RO (<https://lashfire.eu/>), ha commentato in merito ai principali rischi di incendio connessi al trasporto di veicoli elettrici a bordo di tale tipologia di navi, incluse le porta autoveicolo.

## Panel 3. Offshore Wind - Emerging risk - Is marine warranty surveying making a difference?

*Henrik Uth* (Survey Association) ha introdotto i partecipanti alle principali raccomandazioni per la prevenzione dei sinistri associate all'industria delle installazioni delle pale eoliche offshore ed il beneficio delle 'Marine Warranty Survey'.

## Panel 4. Decarbonization - Do you understand the change in risk and the human element

In questo panel molto interessante, rappresentanti dei principali attori coinvolti nella decarbonizzazione dell'industria marittima quale il *Maersk Mc Kinney*

Møller Center for Zero Carbon Shipping – ([www.zero-carbonshipping.com](http://www.zero-carbonshipping.com)) e IACS - *International Association of Classification Societies*- (<https://iacs.org.uk/> ) e della gestione degli equipaggi, come *OSM Thome Crew Management* (<https://osmthome.com>) hanno discusso sull'impatto che sia il processo di decarbonizzazione, il quale dovrà ottemperare ai nuovi obiettivi stabiliti dall'IMO con la '*GHG Revised Strategy*' approvata in seno alla meeting MEPC 80 del 7 Luglio u.s., che la digitalizzazione potranno avere sul personale marittimo del futuro) sia come numero che, soprattutto, come competenza e preparazione.

### Altre attività del comitato Loss Prevention

Durante la riunione interna tenutasi il 17 settembre, in preparazione al seminario, i membri direttamente coinvolti hanno aggiornato il Comitato in merito alle più significative iniziative nelle quali i membri stessi sono coinvolti.

TRA QUESTE:

- **“Top Tier – Joint Industry Project”**

Questo progetto ([www.marin.nl/en/jips/toptier](http://www.marin.nl/en/jips/toptier)) ha come obiettivo primario quello di identificare e raccomandare miglioramenti nel trasporto via mare e stivaggio dei contenitori a bordo delle navi.

- **“IUMI / IACS Working Group”**

Questo Gruppo di lavoro vede la partecipazione di rappresentanti degli enti di classifica membri dell'IACS e di rappresentanti di IUMI, tra i quali il sottoscritto.

Il gruppo di lavoro si incontra su base annuale e gli argomenti attualmente in discussione sono sintetizzabili in:

- Incendi a bordo delle navi portacontenitori (Container vessel fires)
- Perdita a mare di contenitori (Loss of containers at sea)
- Sicurezza della decarbonizzazione (Fuel safety / Safe Decarbonization)
- Rischi associati al trasporto di veicoli elettrici e grossi pacchi di batterie come merce.
- Rischi incendi in apparato motore associati alla tubolatura dei combustibili a bassa pressione (Low pressure fuel pipes)
- L'incorporazione della sicurezza cyber nel Codice ISM
- Visite di Classe eseguite in remoto (Remote Surveys)

- **“Global Maritime Forum – Getting to Zero Coalition”**  
**“Poseidon Principles for Marine Insurers”**

Il sottoscritto ha aggiornato il Comitato in merito alle attività di queste iniziative anche alla luce della nuova Strategia IMO sopra citata.

Rimango a disposizione della Commissione Trasporti di ANIA per fornire ulteriori dettagli ove ritenuti utili.

# Ocean Hull Committee



**Dimas ORTUZAR**  
*Senior Hull Underwriter  
Vice President | Underwriting Standard  
Swiss Re International SE*

During the 17th September OHC meeting it was made clear that inflation remains a major concern for underwriters. Despite the asymmetrical impact in the different regions, the overall level is expected to remain high for the rest of the 2023 and in 2024. This will increase the cost of repairs and probably bring a slow down in global trade that will affect segments like container carriers.

Shipping has one of the biggest challenges ahead with the energy transition deadlines coming closer. Owners will have to accelerate their decarbonization by choosing transition fuels like LNG and bio fuel, or thinking in the mid long term, opting for other alternatives that still lack of the necessary technology and regulatory development. Methanol and ammonia seem to be the options more likely to be available in the mid-term, while hydrogen and carbon capture seem yet to be far from readiness.

This new technology will add another layer of risks to the current hazards owners and insurers meet. Fire is still the big issue on board of vessels. Different initiatives regarding carriage of EVs, container carrier fires and engine room fires are being adopted within the committee.

Finally, it was needed discussing the lessons learned for the CTLs paid for the units blocked in Ukraine after 12 months of start of the conflict. Early cooperation between owners and insurers is key to mitigate the potential losses in similar situations.

To summarize, recent good results of HM insurance should not lead us to forget the technical, geopolitical and economic challenges we have in front of us.



# Negato imbarco: la Corte di Giustizia sulla compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei informati in anticipo del negato imbarco

Carla Bonacci\*

Il 26 ottobre 2023 la Corte di giustizia dell'Unione Europea si è pronunciata nella Causa C-238/22<sup>1</sup>. La controversia tra un passeggero e la LATAM Airlines Group SA (di seguito anche "Latam") aveva ad oggetto l'interpretazione di diversi articoli del Regolamento (CE) n. 261/2004<sup>2</sup> (di seguito anche il "Reg.").

Nella vicenda in oggetto il passeggero, impossibilitato a effettuare online il check-in di un volo di andata da lui correttamente prenotato per il 21 dicembre 2017, aveva contattato Latam, la quale aveva comunicato di aver modificato la prenotazione - unilateralmente e senza informarlo preventivamente - trasferendo il passeggero su un volo che sarebbe stato effettuato il 20 dicembre 2017. Il passeggero aveva prenotato, congiuntamente al volo di andata, anche un volo di ritorno per il 7 gennaio 2018. Tuttavia, con la stessa comunicazione, Latam aveva informato il passeggero che la sua prenotazione per il volo di ritorno era stata bloccata: Latam in tal modo preavvisava che avrebbe denegato l'imbarco del passeggero sul volo di ritorno per aver lo stesso deciso di non imbarcarsi sul volo di andata (unilateralmente modificato dalla compagnia). In conseguenza di tale comunicazione, il passeggero si trovava costretto a prenotare presso un diverso vettore due nuovi biglietti di andata e ritorno, sostenendo una spesa ulteriore di 528 euro. Prima dell'avvio della controversia, Latam aveva rimborsato un importo pari a circa 101 euro.

A seguito della richiesta di risarcimento azionata dal passeggero, il 2 settembre 2021 l'Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno) aveva condannato in primo grado Latam a versare al passeggero, a titolo di risarcimento, una somma pari a circa 426 euro, corrispondente al saldo del costo dei diversi biglietti che era stato costretto ad acquistare.

Il tribunale aveva tuttavia respinto la domanda del passeggero volta ad ottenere una compensazione pecuniaria di ulteriori 250 euro per il negato imbarco sul volo di ritorno, di cui aveva avuto precedente notizia tramite comunicazione da parte della compagnia.

Il passeggero appellava tale pronuncia dinanzi al Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land Francoforte sul Meno, di seguito anche il "giudice del rinvio") che, alla luce della necessità di interpretare la normativa europea rilevante, aveva deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di Giustizia due questioni pregiudiziali ai sensi dell'art. 267 TFUE.

Con la prima questione, il giudice del rinvio chiedeva se l'art. 4, p. 3, del Reg., in combinato disposto con l'art. 2, lett. j), debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che si rifiuterà di farlo imbarcare su un volo - per il quale il passeggero disponesse di una prenotazione confermata - non deve risarcirlo qualora il passeggero non si sia presentato all'imbarco alle condizioni stabilite all'art. 3, p. 2 del Reg.

Secondo la Corte, nell'ipotesi in cui un passeggero disponga di una prenotazione confermata per un volo in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, soggetto alle disposizioni del Reg., la nozione di "negato imbarco" presuppone:

- 1) che il passeggero si presenti all'imbarco, tranne nei casi di cancellazione di cui all'art. 5 del Reg.;
- 2) che il passeggero si presenti all'imbarco, secondo le modalità e all'ora precedentemente indicata per iscritto dal vettore aereo, dall'operatore turistico o dall'agente di viaggio autorizzato - o, qualora non vi sia una simile indicazione, al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata.

<sup>1</sup> Corte di giustizia dell'Unione Europea, Ottava Sezione, Sentenza 26 ottobre 2023, causa C-238/22, FW contro LATAM Airlines Group SA.

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) 295/91. In particolare, l'interpretazione dell'art. 2, lett. j), dell'art. 3, p. 2, dell'art. 4, p. 3, dell'art. 5, p. 1, lett. c), i), e dell'art. 7.

\* Associate, RP Legalitax; Ph.D. Candidate, Università di Bologna



Prosegue, inoltre, la Corte nell'affermare che la nozione di "negato imbarco" presuppone che il passeggero sia stato trasferito dal vettore aereo o da un operatore turistico dal volo da lui prenotato ad un altro volo, come avvenuto nel caso di specie, indipendentemente dal motivo.

Chiarisce la Corte che l'art. 4, p. 3 del Reg., in combinato disposto con l'art. 2, lett. j), e con l'art. 3, p. 2, non subordina, in ogni caso, la compensazione pecuniaria per negato imbarco alla condizione che i passeggeri coinvolti si siano presentati all'imbarco, con conseguente obbligazione di compensazione pecuniaria per il negato imbarco in capo al vettore in questi casi.

Con la seconda questione, invece, il giudice del rinvio chiedeva se l'art. 5, p. 1, lett. c) ed i) del Reg. debba essere interpretato nel senso che tale disposizione, introduttiva di un'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, si estenda anche alla situazione in cui un passeggero sia stato informato – almeno due settimane prima dell'orario di partenza del volo – del fatto che il vettore aereo operativo rifiuterà di trasportarlo, con la conse-

guenza che il passeggero non avrà diritto alla compensazione pecuniaria per negato imbarco prevista all'art. 4 del Reg.

Secondo la Corte, l'eccezione al diritto alla compensazione pecuniaria prevista all'art. 5, p. 1, lett. c) ed i) del Reg. n. 261/2004 deve rimanere circoscritta ai soli casi di cancellazione previsti da tale disposizione, senza poter essere estesa ai casi di negato imbarco di cui all'art. 4 del Reg. Di conseguenza, l'art. 5, p. 1, lett. c) ed i) del Reg. non può essere applicato analogicamente alle ipotesi di negato imbarco al fine di ridurre la portata del diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 4, p. 3 del Reg. e di introdurre una nuova eccezione alle ipotesi di esclusione della responsabilità del vettore.

Alla luce di quanto precede, con tale sentenza la Corte di Giustizia ha confermato che un vettore, che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale quest'ultimo dispone di una prenotazione confermata, è in ogni caso tenuto ad una compensazione pecuniaria, anche qualora tale passeggero abbia deciso volontariamente di non presentarsi all'imbarco.





# Sulla disciplina dei droni e l'obbligo assicurativo

Francesca D'Orsi\*

La normativa di riferimento è il Regolamento (UE) 2018/1139 (c.d. "Regolamento Basico"), al quale si accompagnano:

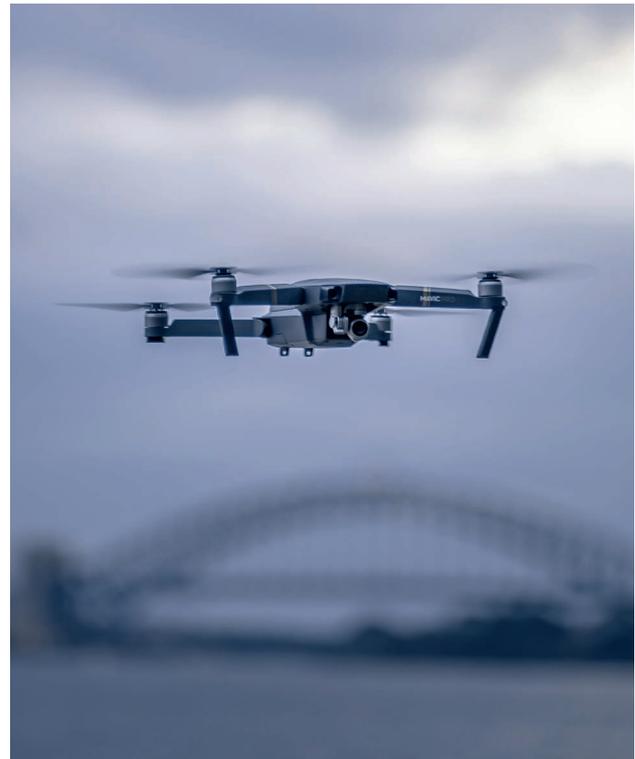
- il Regolamento delegato (UE) 2019/945 (di contenuto fortemente tecnico)
- il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 (di natura normativo-procedurale),

emanati per garantire, nel loro imprescindibile complesso omogeneo e unitario, un elevato livello di sicurezza nell'impiego e nell'integrazione degli UAS (Unmanned Aircraft System), ovvero anche i droni, nello spazio aereo europeo destinato all'aviazione civile. La definizione di un quadro normativo omogeneo, coerente e condiviso a livello comunitario è necessario per fare chiarezza in un panorama legislativo fino ad allora frammentato in una miriade di disposizioni nazionale che non aiutavano a promuovere una crescita a tutto campo del mercato dei droni e tanto meno a disciplinarne le operazioni e gli ambiti di impiego.

Detti regolamenti sono stati integralmente recepiti anche da ENAC - l'Autorità a cui il codice della Navigazione demanda la regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile - con la pubblicazione del Regolamento UAS-IT, Edizione 1 del 4 gennaio 2021

Un drone è un aeromobile a pilotaggio remoto che può essere controllato da un operatore a terra tramite un radiocomando o un'applicazione mobile. I droni possono essere utilizzati per vari scopi, tra cui la fotografia aerea, la sorveglianza, l'ispezione di infrastrutture e la consegna di merci. In Italia, l'uso di droni è regolamentato dalla legge 8 luglio 2016, n. 128, "Disposizioni per la disciplina dell'uso civile degli aeromobili a pilotaggio remoto". La legge stabilisce le regole per l'uso di droni per scopi ricreativi e professionali.

A livello interno, la norma di riferimento per i droni è



l'articolo 743 del codice della navigazione con cui la definizione di aeromobile viene ampliata ed estesa ai "mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'Enac e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa".

Fino all'entrata in vigore del Regolamento di esecuzione 2019/947/Ue (ossia fino al 1° gennaio 2021) la disciplina che regolava il volo dei droni con massa operativa al decollo non superiore a 150 chilogrammi è stata demandata al "Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" dell'Enac. Con il Regolamento di esecuzione 2019/947/Ue della Commissione Europea, la novità principale riguarda il passaggio di competenza in materia di regolamentazione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto dall'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) all'Easa (European Union Aviation Safety Agency). All'Enac resterà comun-

\* Studio Legale D'Orsi



que la gestione degli spazi aerei nazionali, la formazione dei piloti, l'emissione dei certificati di competenza, oltre ad alcune funzioni di promozione e di controllo. L'obiettivo è, ovviamente, quello di uniformare le regole di utilizzo tra i vari paesi europei. La normativa unionale introduce tre categorie di operazioni (open, specific e certified) classificate in base al livello di rischio valutato applicando il principio di proporzionalità (ossia all'aumentare del rischio aumentano i requisiti richiesti). Alle operazioni ad alto rischio (categoria certified), in cui rientra il trasporto di persone e quello di merci pericolose, si applicano le regole aeronautiche e di conseguenza è richiesta la certificazione dell'operatore e la licenza del pilota da remoto in aggiunta alla certificazione dell'aeromobile a norma del regolamento delegato (Ue) 2019/945. I piloti, di età necessariamente superiore a 16 anni, nel caso in cui utilizzino un drone di peso superiore a 250 grammi dovranno essere muniti di patentino. I possessori di droni, con peso inferiore a 250 grammi non hanno l'obbligo di conseguire nessun attestato.

Diverso è il caso dei velivoli con peso uguale o superiore a 250 grammi, in questo caso infatti è necessario dotarsi del Certificato A1-A3 e, in alcuni casi, del Certificato A2. Il primo è necessario per tutti coloro che desiderano volare nelle aree urbane con: Droni, senza marcatura di classe, con peso maggiore di 250 grammi e inferiore a 500; Droni, con marcatura di classe, con peso maggiore di 250 grammi e inferiore a 900. Il Certificato A2, invece, è necessario per tutti coloro che vogliono volare, anche in scenari urbani, con: Droni, senza marcatura di classe, con peso compreso tra i 500 grammi e i 2 chili; Droni, con marcatura di classe, con peso compreso tra i 900 grammi e i 4 chili. Tutti i possessori di droni, con un peso compreso tra i 250 grammi e i 25 chili, invece, che desiderano volare fuori dalle aree urbane devono dotarsi del Certificato A1/A3. Tutti i droni di peso superiore ai 250 grammi dovranno inoltre essere registrati su un'apposita piattaforma (in Italia, l'Enac ha individuato la piattaforma D-Flight).

Il Regolamento Europeo 947/2019 stabilisce che i piloti di droni devono verificare la possibilità di volare in determinate zone e rispettare le restrizioni applicabili. In Italia risulta tuttavia abbastanza complesso in quanto c'è la presenza ordinanze locali che vietano il sorvolo di specifiche aree, come ad esempio le spiagge durante i

mesi estivi.

Ma cosa accade se un drone cagiona un danno a terzi? La responsabilità per i danni cagionati dai droni ai terzi sulla superficie è regolata dall'art. 965 del codice della navigazione secondo cui "la responsabilità dell'esercente per danni causati dall'aeromobile a persone ed a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia. La stessa disciplina si applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati di cui agli articoli 744 e 746".

Per i droni, al pari degli altri aeromobili, vige l'obbligo della copertura assicurativa. Il Regolamento (Ce) n. 785/2004, entrato in vigore il 30 aprile 2005, stabilisce i requisiti assicurativi minimi per i vettori e gli esercenti di aeromobili che effettuano voli da, per o al di sopra del territorio di uno Stato membro. L'articolo 4 prevede infatti che "vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 sono assicurati ai sensi del presente regolamento in materia di responsabilità specifica nei trasporti aerei per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e i terzi". Il Regolamento impone livelli di copertura assicurativa minima.

In Italia è stato introdotto, già nel 2019, l'obbligo per tutti gli utilizzatori di droni, a prescindere dal peso, di sottoscrivere un'apposita Polizza per la responsabilità civile per danni a terzi, lesione di beni morte e lesioni personali. Fermo l'obbligo per la responsabilità civile, le polizze assicurative per i droni sul mercato si compongono di una sezione corpi che assicura l'oggetto da potenziali danni derivanti da alcuni rischi come incendio, urto, Esplosione, Collisione, Investimento e Caduta o Naufragio. Dato il costo del velivolo, e i differenti usi che se ne possono fare, è necessario scegliere con attenzione le Garanzie della Polizza.

Sul mercato esistono diverse soluzioni le cui caratteristiche variano in base al tipo di velivolo, al peso, o all'uso che si intende fare di quest'ultimo. Per questo motivo è importante rivolgersi ad assicuratori esperti che possono guidare all'acquisto del prodotto più adatto alle proprie esigenze.

Come abbiamo detto, l'assicurazione droni, è un obbligo di legge per tutti i piloti di droni-UAS professionisti e non. Anche chi vola per hobby, nel tempo libero, è obbligato



ad assicurare il proprio drone, anche se questo ha un peso inferiore ai 250 grammi. Questo obbligo deriva dal Regolamento d'Esecuzione (UE) 2019/947, e successive integrazioni. Al fine di avere un quadro completo circa l'assicurazione droni, è bene conoscere quali sono in massimali minimi assicurativi previsti per non incorrere in possibili sanzioni. Per i droni i massimali sono legati

al peso del drone, indicato spesso con le sigle MTOM (Maximum Take-Off Mass) o MTOW (Maximum Take-Off Weight). Ai fini quindi del massimale minimo, non esiste pertanto un unico valore ma diversi valori in relazione al peso. I valori dei massimali minimi previsti, sono quelli riportati nel Regolamento (CE) 785/2004- art. 7 i valori sono indicati in tabella:

**Tabella massimali droni DSP**

Categoria	MTOM (kg)	Copertura minima (in milioni di DSP)
1	< 500	0,75
2	< 1.000	1,5
3	< 2.700	3
4	< 6.000	7
5	< 12.000	18
6	< 25.000	80
7	< 50.000	150
8	< 200.000	300
9	< 500.000	500
10	≥ 500.000	700

Poiché le categorie e i pesi della tabella all'art.7 non corrispondono 1:1 con le categorie e i pesi riportati nel Regolamento d'Esecuzione (UE) 2019/947 per la categoria Open, ai fini della determinazione del massimale minimo del proprio drone, si consiglia di far riferimento al solo peso del drone. Pertanto, ai fini di una corretta lettura, il peso riportato nella tabella 1, deve essere let-

to come: 0,5 Kg, 1 Kg, 2,7 Kg, 6 Kg, 12 Kg, 25 Kg e così via. In base ai valori di tabella, ad esempio, il massimale minimo per l'assicurazione RC di un drone del peso di 250 grammi, dovrà essere pari a 0,75 MI DSP, ovvero 750.000 DPS (0,75 x 1.000.000), pari quindi a circa € 945.654,32 al cambio corrente.



# IUAI 2024 MEMBERS' CONFERENCE

The 2024 Members Conference will take place in Montreal, Canada from Tuesday 28 to Thursday 30 May 2024.

*(Please note that this is a change from our usual Monday to Wednesday timetable).*

*Please save the dates*

**MONTREAL, CANADA**

**Tuesday 28 May to Thursday 30 May 2024**





# Intelligenza artificiale (IA): sicurezza aeroportuale e assicurazioni

Doriano Ricciutelli\*

Il 25 novembre 2022 il Consiglio dell'UE ha emanato l'"Orientamento generale" (Doc 14954/22) sulla proposta di regolamento della Commissione datata 23 aprile 2021 ("legge sull'intelligenza artificiale" - IA), al fine di garantire che i relativi sistemi utilizzati nell'Unione siano sicuri in ossequio alla normativa vigente in materia di diritti fondamentali e valori europei.

Occorre premettere che la sunnominata legge mira ad assicurare la certezza del diritto per facilitare gli investimenti, l'innovazione e lo sviluppo nel campo dell'intelligenza artificiale, a attuare ed affinare concretamente la legislazione esistente in tema di sicurezza, nonché a agevolare la crescita di un mercato unico - evitandone nel contempo la frammentazione - per applicazioni di IA lecite e di piena affidabilità.

Si tratta, in sintesi, di un'iniziativa orizzontale dell'esecutivo comunitario che intende coprire tutti i settori, compresa la *security* aeroportuale, per la quale le regole sull'uso dell'intelligenza artificiale verrebbero adottate nel quadro dei pertinenti regolamenti n. 300/CE/2008 (e regolamento esecutivo 1998/UE/2015, ult. mod. 566/2023 del 10/3/2023) e n. 1139/UE/2018.

In siffatto contesto, nell'analizzare gli intendimenti comuni contenuti nel suddetto "Orientamento generale", per quanto attiene alle pratiche di IA vietate, segnatamente al divieto di impiegare, da parte delle autorità di *law enforcement*, sistemi di identificazione biometrica remota "in tempo reale" all'interno di spazi accessibili al pubblico, come gli aeroporti, notiamo che il testo di compromesso raggiunto chiarisce le situazioni in cui tale uso è considerato "strettamente" necessario a fini della attività di contrasto, stabilendo, quindi, che gli organi competenti dovrebbero essere autorizzati a disporre soltanto in via eccezionale.

Nel novero delle ipotesi da ritenersi compatibilmente plausibili con le suaccennate circostanze rientrano i casi di ricerca mirata di potenziali vittime di reato, di prevenzione di attacchi terroristici o di una minaccia specifica e sostanziale per le infrastrutture critiche, la vita, la salute o l'incolumità fisica e, da ultimo, le eventualità investiga-

tive di procedere alla localizzazione o al riconoscimento di una persona per lo svolgimento di un'indagine penale, dell'esercizio dell'azione penale o dell'esecuzione di una sanzione penale per i reati di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio (tra cui rileva, peraltro, il dirottamento aereo).

Conviene puntualizzare che i provvedimenti comprendenti l'utilizzazione dell'IA, nel rispetto beninteso delle previste tutele e restrizioni temporali, geografiche e personali, sono oltre tutto subordinati, salvo situazioni di urgenza, ad autorizzazioni preventive concesse da un'autorità giudiziaria o amministrativa indipendente dello Stato membro, su richiesta motivata e in ottemperanza ai precetti del diritto nazionale.

In base al principio di riserva i paesi dell'UE possono liberamente decidere di consentire in tutto o in parte l'impiego di sistemi in parola, entro i suindicati limiti e condizioni, incorporando, nel rispettivo ordinamento interno, le necessarie norme esecutive finalizzate alla richiesta, al rilascio e all'esercizio dei summenzionati permessi, nonché alle funzioni di controllo e comunicazione ad essi corrispondenti. Osserviamo che la novella sulla intelligenza artificiale in merito alla *aviation security* introduce, inoltre, una modifica dell'art. 4 paragrafo 3 dell'anzidetto regolamento n. 300, prevedendo l'ulteriore obbligo di osservanza dei requisiti, sanciti al "titolo III, capo 2", nell'implementare "misure dettagliate relative alle specifiche tecniche e alle procedure per l'approvazione e l'impiego delle attrezzature di sicurezza per quanto concerne i sistemi di intelligenza artificiale".

Analogamente, i medesimi requisiti devono essere soddisfatti durante il processo di adozione degli atti di esecuzione, di cui al paragrafo 1 dell'art. 17 del prefato regolamento n. 1139, in tema di sistemi di intelligenza artificiale che costituiscono componenti di sicurezza.

In proposito, ci si riferisce alle disposizioni inerenti ai sistemi di IA "ad alto rischio", indirizzate a chiarire e adeguare i requisiti di cui si discute, rendendoli praticamente più realizzabili e meno gravosi per gli *stakeholder*, con particolare riferimento alla "conformità", al "sistema di gestione dei

\* Docente universitario a contratto



rischi”, ai “dati e *governance* dei dati”, alla “documentazione tecnica”, alla “conservazione delle registrazioni”, alla “trasparenza e fornitura di informazioni agli utenti”, alla “sorveglianza umana” e alla “accuratezza, robustezza e cibersecurity”.

Muovendo la nostra attenzione alle trattazioni più squisitamente tematiche della rivista, ravvisiamo che, secondo quanto fissato dall’“Orientamento generale”, alla serie delle fattispecie connesse all’utilizzo di intelligenza artificiale “ad alto rischio”, è stato aggiunto (oltre a quello delle “infrastrutture digitali critiche”) giustappunto l’ambito delle assicurazioni sanitarie e sulla vita, a eccezione dei sistemi di IA messi in servizio per uso proprio da fornitori che corrispondono a microimprese, piccole e medie imprese (PMI), ai sensi dell’allegato della raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Infatti, si può agevolmente riscontrare che i sistemi di IA sono in effetti sempre più presenti nelle prestazioni riservate alla valutazione dei rischi esistenti per le persone fisiche e alla determinazione dei prezzi in relazione ai cennati rami assicurativi.

Ciò detto, nel caso non vengano adeguatamente progettati, sviluppati e resi operativi, secondo le prescrizioni imposte dalla regolamentazione di settore, tali sistemi possono comportare anche gravi e significative conseguenze - discriminatorie, onerose e di esclusione - per i diritti individuali primari e, pertanto, allo scopo di garantire un approccio coerente nel comparto dei servizi finanziari, la posizione comune europea ammette deroghe a favore delle succitate tipologie di imprese, nella misura in cui esse stesse forniscono e adottano un sistema di IA rivolto alla vendita dei propri prodotti.

Orbene, quanto alle ulteriori iniziative promosse dalle altre istituzioni comunitarie sinora intervenute rileviamo, comunque, che il Parlamento europeo, a seguito del voto espresso dalle Commissioni Imco-Mercato interno e protezione dei consumatori e Libe-Libertà civili, giustizia e affari interni (roll-call votes dell’11/5/2023), ha approvato, nella sessione plenaria del 14 giugno 2023 (PE 749.761), la propria “posizione sulla legge sull’Intelligenza Artificiale”, promuovendo così l’avvio dei negoziati conclusivi con il Consiglio (trilogo) e delle interlocuzioni con i singoli governi dei paesi membri.

Va precisato che rispetto alle precedenti bozze la predetta “posizione” parlamentare estende l’elenco dei sistemi di IA vietati - già contemplati in seno all’articolo del proposto regolamento - a quelli della sopraccitata identificazione biometrica remota “in tempo reale” e “a posteriori” in aree pubbliche, di categorizzazione biometrica basati su “genere, razza, etnia, cittadinanza, religione, credo politico”, di polizia predittiva, di riconoscibilità delle emozioni utilizzati dalle forze dell’ordine e, infine, di “estrazione non mirata” di dati biometrici da internet o da video di telecamere a circuito chiuso per creare database di riconoscimento facciale.

Appare opportuno altresì ricordare che mentre alcune norme della legge europea sull’IA verranno applicate già formalmente dopo l’approvazione del relativo testo regolamento, altre invece saranno adottate soltanto alla fine di un periodo transitorio e, su tale presupposto, la Commissione sta promuovendo uno specifico “Patto” sull’IA, attraverso il quale si chiede l’impegno volontario da parte dell’industria ad anticipare l’adozione della legge stessa in discussione tra le istituzioni europee prima della sua entrata in vigore.

Difatti, in occasione della quarta assemblea dell’Alleanza europea per l’intelligenza artificiale (European AI Alliance), in corso a Madrid il 16 novembre 2023, il competente commissario europeo ha lanciato il suddetto Patto, da ritenersi estremamente utile per la preparazione delle aziende nell’immettere sul mercato un’IA affidabile in linea con le regole e i valori dell’UE.

In conclusione, giova soggiungere che rispetto alle responsabilità civili correlate all’IA, la legge europea di cui qui ci occupiamo deve essere letta, a completamento d’un quadro d’insieme involgente anche il campo assicurativo, unitamente a due recenti proposte di direttiva del 28 settembre 2022, rispettivamente, l’una sulla responsabilità extracontrattuale derivante dai predetti sistemi di intelligenza artificiale (AI Liability directive, COM(2022)496 final) e, l’altra, (COM(2022)495 final) sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi sul cui testo è stato, peraltro, raggiunto un accordo nella riunione del 14 giugno 2023 del COREPER (DOC. 10694/23).

# Incoterms®: fra diritto marittimo e diritto del commercio internazionale

Roma, 24 novembre 2023



Il 24 novembre scorso, presso la sede di Unioncamere a Roma, si è svolto il Convegno organizzato dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo sulle clausole Incoterms®, un evento di rilevanza internazionale che ha coinvolto esperti del settore marittimo e del commercio globale.

Presieduto dalla Prof.ssa Elda Turco Bulgherini, Presidente del Comitato Romano dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, l'evento aperto dal Presidente Nazionale dell'AIDIM, avv. Giorgio Berlingieri, dopo i saluti dell'avv. Antonio Bufalari, Segretario Generale di Assonautica Italiana, rappresentante di Unioncamere per l'economia del Mare, ha visto gli interventi di Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, di Antonella Straulino, di Fedespediti, nonché del Co-Direttore Generale dell'ANIA, Umberto Guidoni.

Il Dott. Guidoni, nel ringraziare l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo per l'invito - che avvicina le Associazioni, nell'ottica di una sempre più proficua collaborazione in un ambito così importante come quello del trasporto marittimo - ha sottolineato quanto il settore delle assicurazioni marittime e trasporti sia strettamente connesso a quello del commercio internazionale, da qui il reale apprezzamento per questa giornata di approfondimento sui termini e le condizioni standard nel commercio internazionale. D'altra parte, la storia delle assicurazioni nasce con le assicurazioni del carico trasportato per mare. In tale contesto, la storia degli Incoterms si intreccia a fila strettissime con la storia delle assicurazioni marittime moderne, essendo adottati nella stragrande maggioranza dei casi. L'edizione 2020 degli Incoterms è giunta al termine di un lungo processo di consultazione, che ha coinvolto decine di comitati nazionali e diverse organizzazioni internazionali; è chiaro che la sintesi tra le numerose proposte non è stata semplice, perché le esperienze dei vari paesi presentano spesso forti divergenze. Nel corso dei lavori preparatori sono state spesso valutate modifiche rilevanti, ma l'approccio (saggiamente) mantenuto dalla ICC è generalmente ispirato a grande cautela ed equilibrio, nella consapevolezza che cambiamenti troppo radicali rischiano di disorientare e imporre un recepimento ed adeguamento faticoso, a discapito della chiarezza e della certezza di applicazione da sempre auspicati dagli operatori e dalla Camera. Dal punto di vista assicurativo, ha proseguito il dott. Guidoni, è noto che solo alcuni termini Incoterms (CIP e CIF) fanno riferimento agli obblighi assicurativi, attribuendoli a una delle parti; tuttavia, da un lato, questo non vuol dire che quando si applicano gli altri termini non sia comunque opportuno che la parte su cui incombe il rischio del trasporto provveda ad assicurare (e ad assicurare bene) le merci nel proprio interesse; d'altra parte, spesso le coperture offerte dal vettore terrestre e marittimo sono solo assicurazioni di responsabilità, perché solitamente obbligatorie, soggette a limiti legali e di convenzioni internazionali, ed è quindi fondamentale che le merci siano adeguatamente assicurate durante il trasporto.

L'approfondimento sugli incoterms è poi continuato con le relazioni degli esperti intervenuti, tra cui il Prof. Marco Lopez De Gonzalo, la Prof.ssa Chiara Tincani, l'avv. Enzo Fogliani, l'avv. Mario Riccomagno, il Prof. Simone Vernizzi, e l'avv. Antonio Bufalari, che hanno approfondito i profili generali degli Incoterms, e le varie clausole di cui si compone, analizzando aspetti quali spese, modalità di consegna, trasferimento del rischio, finanziamento nella compravendita internazionale, e molto altro, prima delle conclusioni, tratte dal Prof. Alfredo Antonini



# Pubblicazioni di interesse

## OSSERVATORIO CONFCOMMERCIO TRASPORTI

Ricostruzione dei dati sul traffico passeggeri e merci in Italia, stime per il 2023 e previsioni per il 2024 - novembre 2023:  
<https://www.confcommercio.it/documents/20126/3998115/Osservatorio+Confcommercio+Trasporti.pdf/ea457e49-a-60e-83ec-fdc4-256fb51ed8b9>

## UNCTAD

REVIEW OF MARITIME TRANSPORT - 2023:  
[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf)

## SHIPPING ITALY

RISCHI E ASSICURAZIONI NEI TRASPORTI - 2023  
<https://www.shippingitaly.it/wp-content/uploads/2023/10/impaginato-Rischi-e-assicurazioni-nei-trasporti.pdf>

## LOCKTON

P&I MARKET REVIEW 2023  
[https://pandireview.com/static/media/P&I\\_Market%20Review\\_2023\\_Digital.3d787aaa.pdf](https://pandireview.com/static/media/P&I_Market%20Review_2023_Digital.3d787aaa.pdf)

## SEATRADE MARITIME

LATIN AMERICA SHIPPING REPORT - 2023  
[https://report.seatrade-maritime.com/41646/98947/index.html?utm\\_source=partner&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=mtm00msr-la-latam&utm\\_content=smn-banner](https://report.seatrade-maritime.com/41646/98947/index.html?utm_source=partner&utm_medium=referral&utm_campaign=mtm00msr-la-latam&utm_content=smn-banner)

## INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM

Global shocks reshape trade routes and supply chains – ottobre 2023  
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-shocks-reshape-trade-routes-supply-chains-statistics-brief.pdf>

## CAMERA DEI DEPUTATI

Infrastrutture strategiche e prioritarie 2023  
<https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2023/11/Rapporto-annuale-Infrastrutture-strategiche-e-prioritarie-2023-Stato-di-attuazione-al-31-agosto-2023.pdf>

## EUROSTAT

Railway freight transport statistics – ottobre 2023  
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_freight\\_transport\\_statistics&stable=1](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics&stable=1)

## EUROSTAT

EU international trade in goods - latest developments – novembre 2023  
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_-\\_latest\\_developments](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_international_trade_in_goods_-_latest_developments)

## CONFETRA

LE CRITICITÀ DEL TRASPORTO MERCI TRANSALPINO  
<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Nota-USC-4-2023-Valichi-Alpini.pdf>

## CLUSIT

RAPPORTO 2023  
<https://clusit.it/rapporto-clusit/>

## RINA

Stato dell'arte e considerazioni del comitato italiano del RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima  
<https://www.rina.org/it/media/publications/2023/10/17/challenges-opportunities-maritime-industry>

## COMITATO DIRETTIVO

Andrea delle Vedove  
Lars Lange  
Anna Masutti  
Paolo Mendes de Leon  
Claudio Perrella  
Neil Smith

## A CURA DI

Umberto Guidoni | Flavia Melillo  
ANIA | Servizio Danni Non Auto  
Via San Nicola da Tolentino, 72 - 00187 Roma

## SEGRETERIA DI REDAZIONE

Alessandra Zucca  
ANIA | Servizio Danni Non Auto  
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano  
e-mail: [matinsurancereview@ania.it](mailto:matinsurancereview@ania.it)

La "MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" è una rassegna di contributi selezionati da ANIA e forniti da esperti nella materia. La Rassegna costituisce esclusivamente uno strumento di studio e di approfondimento e non fornisce alcuna indicazione di carattere commerciale, né pareri legali. Gli argomenti di volta in volta trattati non rappresentano in alcun modo la posizione dell'ANIA in materia bensì soltanto l'opinione degli autori dei contributi stessi.

*"MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" is a selection of contributions made by ANIA and provided by experts in the field. The Review solely constitutes a tool for study and in-depth analysis and does not provide any commercial or legal advice. The opinion expressed in each contribution do not in any way represent ANIA's position on the matter but only the opinion of the contributors.*