

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, David Gasson, Sean Gates, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Massimo Nicola Spadoni*

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



SOMMARIO

Aprile 2014 - N. 2 anno IV

Marine

Mutamenti strategici nel 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali di <i>Cristina Castellini</i>	3
Clausolari internazionali per l'assicurazione di corpi di nave: non solo ITCH.... di <i>Alessandro Morelli</i>	5
International Union of Marine Insurance: il Mercato Corpi di <i>Massimo Fiasella Garbarino</i>	11
International Union of Marine Insurance: il Mercato Merci di <i>Massimo Nicola Spadoni</i>	14
Regolamento CE n.392/2009 – Responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente di <i>Rocco Bozzelli</i>	16

Aviation

Civil RPAS in European Union Airspace - The road to integration by <i>Peter van Blyenburgh</i>	21
Liquidi a bordo: le nuove regole per gli aeroporti europei di <i>Doriano Ricciutelli</i>	33
The European Parliament voted for the revision of the EU legislation on air passenger rights di <i>Alessandra Laconi</i>	39

Transport

Osservazioni della Commissione europea sui costi minimi di autotrasporto di <i>Isabella Colucci</i>	42
--	----



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il numeroso pubblico dei partecipanti al Workshop Marine "Mutamenti strategici nel 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali".

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.



MUTAMENTI STRATEGICI NEL 2014: PIRATERIA MARITTIMA E REGIME DELLE SANZIONI INTERNAZIONALI

*Cristina Castellini
Dirigente ANIA - Responsabile
Trasporti e Aeronautica*



ANIA ha organizzato in sinergia con CENASS (Center for Near Abroad Strategic Studies) un Workshop Marine sul tema "Mutamenti strategici nel 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali", tenutosi a Milano - presso l'Hotel Michelangelo - lo scorso 26 febbraio. Perché questa scelta? Nessuno dei due argomenti rappresenta di per sé una novità. Ma sono entrambi temi che da tempo si sono imposti all'attenzione pubblica ed è probabile che rimarranno in agenda nel corso degli anni a venire.

Il primo tema, la pirateria, ha posto il settore trasporti sotto i riflettori dei media e in un certo senso ha anche portato l'attenzione di Governi e Autorità sul settore trasporti, e su quello assicurativo trasporti, in particolare. Il tema delle sanzioni commerciali ed economiche non è ugualmente un problema nuovo per gli assicuratori, ma è corretto dire che negli ultimi tempi il legislatore Europeo e gli organi sovranazionali stanno estendendo o confermando l'impatto delle sanzioni nel settore finanziario, e gli assicuratori non sempre hanno esatta contezza di questi rischi. Si è quindi sentita l'esigenza di dedicare una giornata di approfondimento al tema della pirateria in Africa, con un confronto East/West Coast, ed al regime internazionale delle sanzioni economiche, con *focus* su Siria ed Iran. La numerosa e qualificata partecipazione - all'interno di un settore di nicchia quale quello trasporti - ha messo in luce la bontà dell'iniziativa e l'opportunità di organizzarne periodicamente. Sono infatti intervenute 160 persone, in rappresentanza del mondo assicurativo, legale, accademico, dell'industria, della stampa, della logistica e dei servizi annessi al trasporto per partecipare ad un momento di analisi e di confronto.



aprile 2014 - numero 2 p. 4

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Essenziale è stato il contributo dei relatori che, in loco, o in collegamento video, hanno approfondito tutti gli aspetti geo-politici, assicurativi e legali collegati al fenomeno dei sequestri delle navi e al divieto di commercio con gli Stati più a rischio. Oltre al panel dei relatori presenti in sala - composto da Paolo Quercia, esperto di questioni geopolitiche, strategiche e di sicurezza, Riccardo Morgante e Paolo Lovatti, esperti del settore assicurativo, Claudio Perrella, noto giurista di diritto marittimo, Francesco di Majo, Counsel dello studio legale Watson&Farley and William - sono intervenuti, in collegamento via skype, il reporter di guerra Fausto Biloslavo, dalla Crimea, il corrispondente estero de La Stampa, Francesco Semprini, da Washington e l'ex Ministro degli Affari Esteri, Giulio Terzi, da Roma.

I documenti del workshop e le registrazioni dei collegamenti sono stati pubblicati sul sito associativo al seguente link unitamente ad una piccola rassegna stampa sull'evento.

<http://www.ania.it/it/pubblicazioni/?c=pubblicazioni%2Fmonografie-ed-interventi%2FDanni%2F&l=it>

A tutti, relatori e partecipanti, vanno i nostri più sentiti ringraziamenti.





C LAUSOLARI INTERNAZIONALI PER L'ASSICURAZIONE DI CORPI DI NAVE: NON SOLO ITCH....

*Alessandro Morelli
M&A Underwriting Manager
Axa Corporate Solutions*



Il comune riferimento per la copertura di corpi marittimi è rappresentato dal clausolario inglese delle Institute Time Clauses Hulls (ITCH).

Le ITCH sono passate - almeno da 40 anni a questa parte - attraverso 3 edizioni (1/10/70, 1/10/83 e 1/11/95 tra le quali, come noto agli operatori, l'edizione del 1983 è largamente la più diffusa) ed hanno anche "resistito" al tentativo da parte del Mercato di Londra di introduzione di un nuovo clausolario - le International Hull Clauses 1/11/2002 e 1/11/2003 - le quali, a distanza ormai di 10 anni dalla loro ultima versione, non sono riuscite ad affermarsi come condizioni di riferimento né sul mercato inglese né tanto meno su quelli internazionali.

A fianco delle ITCH tuttavia, e con particolare diffusione nel mercato scandinavo, vi è sempre stato un altro famoso clausolario, il Norwegian Marine Insurance Plan.

La prima edizione di tale formulario risale addirittura al 1871 e lo stesso è stato poi rivisto in maniera importante nel 1964 ed ancora nel 1996, con successive revisioni di tale ultima edizione ogni due o tre anni, l'ultima fra queste datata 2010.

Il Norwegian Plan, come accennato, tradizionalmente applicato sul Mercato Scandinavo (Norvegia, Svezia, Finlandia e Danimarca) ma anche, sebbene in misura più contenuta sul Mercato inglese, ha sem -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

pre avuto un interesse marginale, se non di tipo accademico, sul nostro Mercato, posto che era estremamente raro che tale formulario venisse utilizzato per le coperture corpi piazzate sul mercato "corpi" italiano.

Tuttavia, il Norwegian Plan ha subito, a fine 2012, una nuova rivisitazione, la quale ha dato luogo all'introduzione del Nordic Marine Insurance Plan of 2013, basato sul Norwegian Marine Insurance Plan of 1996, versione 2010.

L'interesse - anche per il nostro mercato - all'esame di tale nuovo clausolario nasce non tanto da aspetti innovativi dello stesso (che in realtà non vi sono, posta la forte continuità con la versione 2010 del Norwegian Plan su cui il Nordic Plan dichiaratamente si basa), quanto dalla possibilità che lo stesso si incontri con maggiore frequenza nelle coperture offerte sul mercato italiano come conseguenza del crescente ricorso al processo di cd "verticalizzazione" dei piazzamenti, che porta un numero sempre crescente di rischi internazionali ad essere offerto su una pluralità di mercati assicurativi, fra i quali sempre più può annoverarsi anche il nostro mercato.

Per tale ragione penso possa essere di interesse una breve analisi dell'impostazione e del contenuto del Nordic Plan, con particolare riguardo alle sue peculiarità rispetto alle ben conosciute ITCH.

L'analisi che mi propongo di fare sarà naturalmente del tutto incompleta, ma vale la pena di evidenziare un certo interesse da parte del nostro mercato verso i contenuti del Nordic Plan, come testimoniato da due distinte iniziative di studio dello stesso che si terranno a Genova nelle prossime settimane, organizzate rispettivamente dal Comitato di Genova delle Compagnie di Assicurazione Marittime e dall'Associazione dei liquidatori di Avarie marittime (ALAM).

Cercherò dunque di seguito di indicare le caratteristiche a mio parere più significative del Nordic Marine Insurance Plan, sottolineando che molti altri aspetti degni di interesse possono essere reperiti nell'attenta lettura del testo e segnalando, al riguardo, che il testo del Nordic Plan ed il commentario relativo ad ogni clausola sono accessibili sul web all'indirizzo www.nordicplan.org.

Ma veniamo alle peculiarità del NMPI.



1. Un documento condiviso

Una prima caratteristica distintiva del NMIP è che si tratta di un documento condiviso fra le varie parti interessate, dal momento che si basa sull'accordo del 3 novembre 2010 tra il Cefor (l'Associazione degli Assicuratori Marittimi dei Mercati Nordici) e le Associazioni armatoriali di Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia.

L'accordo tra queste 5 parti prevede inoltre l'istituzione di un Comitato Permanente di Revisione (Standing Revision Committee), responsabile non solo della redazione del Plan, ma anche della sua revisione ogni 3 anni per apportare eventuali modifiche che le parti decidano di introdurre.

2. Il Commentario alle clausole

Nel nuovo Nordic Plan (così come peraltro nel Norwegian Plan) grande importanza ha il Commentario alle clausole, la cui funzione è quella di fornire una sorta di interpretazione autentica delle clausole stesse situandole nel loro contesto e, di conseguenza, riducendo la possibilità di dispute interpretative.

Ad esso occorre quindi fare continuo riferimento per ben comprendere il contenuto delle singole clausole (nella versione on-line il commentario ad ogni clausola è immediatamente accessibile con un semplice click).

3. Il principio di trasparenza

Lo Standing Revision Committee (SRC) ha deciso di seguire nella stesura del Plan un principio di trasparenza procedendo quindi, da un lato, ad evidenziare nel corpo delle Clausole le modifiche rispetto al Norwegian Plan 1996, versione 2010, e dall'altro lato ad elencare nella Premessa (Preface) al Plan sia le 50 modifiche apportate alle clausole stesse (ed al relativo Commentario), sia - per la stessa finalità di trasparenza contrattuale sopra citata - le 8 modifiche apportate al Commentario relative ad aspetti nei quali la clausola corrispondente non è stata invece modificata (fra queste richiamo sin d'ora l'attenzione sul Commentario alla Clause 12-4, in materia di "*errors in design and faulty material*").

4. Completezza del wording

Una delle particolarità del Nordic Plan si trova nella sua completezza in termini di wording assicurativo per le varie esigenze armatoriali, pre-



vedendo la copertura contro Marine Risks, War Risks, Loss of Hire, nonché altre coperture quali rischi di costruzione e la garanzia di strutture mobili offshore.

Il Nordic Plan si compone di 4 parti (articolate in capitoli, a loro volta suddivisi in Sezioni e poi in clausole) e di 3 appendici:

- la Part One - capitoli da 1 a 9 - elenca regole comuni a tutti i tipi di assicurazione;
- la Part Two va dal capitolo 10 al 13 e si occupa di Hull Insurance;
- la Part Three - capitoli 14, 15 e 16 - si riferisce ad assicurazioni integrative a perdita totale, alla copertura War Risks e alla Loss of Hire;
- la Part Four - capitoli 17, 18 e 19 - fissa le regole in materia di naviglio minore, mobile offshore units e rischi di costruzione;
- le Appendici riguardano i limiti di navigazione consentiti.

5. Giurisdizione e legge regolatrice del contratto

La giurisdizione e la legge regolatrice del contratto vengono individuate in quelle dello Stato in cui ha sede il "Nordic claims leader" ovvero in quelle norvegesi, nel caso di "non-Nordic claims leader". E' tuttavia consentito, con patto scritto contrario, individuare un diverso riferimento nazionale.

6. All risks

Una delle maggiori peculiarità del Nordic Plan (così come del precedente Norwegian Plan) consiste nel prestare la garanzia Marine Risks su base "All Risks": la Clause 2-8 (Part One, Chapter 2, Section 2) stabilisce che "*An insurance against marine perils covers all perils to which the interest may be exposed, with the exception of: ...*". Ne consegue che, a differenza di tutti gli altri clausolari corpi esistenti (sia le ITCH, sia le American Institute Hull Clauses) con i quali la garanzia è prestata su base "named perils", ovvero in base ad un elenco di rischi coperti, qui la garanzia è operativa contro tutti i "marine perils", fatta eccezione per quelli specificamente esclusi nella stessa clausola, quali i rischi guerra, l'intervento dell'Autorità di uno Stato, l'insolvenza ed i rischi esclusi dalla Clausola di contaminazione radioattiva estesa alle armi chimiche, biologiche, etc (RACE extended 10/11/2003).

Ne consegue che, come stabilito dalla successiva Clause 2-12, grava sull'assicuratore l'onere di provare l'operatività dell'esclusione.



Si noti al riguardo che, quando nel 2002 il mercato inglese aveva elaborato le International Hull Clauses - il cui processo di formazione aveva inteso in qualche modo rifarsi al modello nordico, con un'ampia consultazione di tutti gli interessi coinvolti - vi era stato ampio dibattito circa l'opportunità di portare anche il nuovo clausolario inglese sul modello "All Risks", ma la decisione finale era stata per il mantenimento dell'impostazione "named perils", tipica delle ITCH.

E' tuttavia interessante notare, sempre al riguardo, che la successiva Clause 2-9, nel fissare i limiti della garanzia War Risks, fa invece riferimento ad una copertura base rischi nominati, con un'elencazione molto vicina a quella tipica delle Institute War Clauses inglesi, ma nella quale spicca uno specifico riferimento (sconosciuto alle clausole inglesi) all'utilizzo di armamenti nel corso di esercitazioni militari in tempo di pace o durante operazioni di tutela della neutralità ("*...in the course of military exercise in peacetime or in guarding against infringements of neutrality*").

7. Articolazioni della copertura

Il Nordic Plan stesso, nell'ambito delle condizioni previste in tema di Hull & Machinery (Part Two, Chapter 10), prevede le possibili articolazioni della copertura, distinguendo "Full Conditions" (Cl. 10-4), "Total Loss Only" (Cl. 10-5), "Total Loss and General Average Contribution" (Cl. 10-6), "Total Loss, GA contribution and collision liability" (Cl. 10-7) and "Stranding Terms" (Cl. 10-8) che, alla copertura di cui alla Cl. 10-7 aggiunge l'avaria particolare da incaglio, capovolgimento, collisione, incendio o esplosione.

8. Mancata previsione di warranties

Un ulteriore aspetto di interesse riguarda il mancato ricorso da parte del Nordic Plan (così come del precedente Norwegian Plan) all'istituto delle "Warranties", tipiche invece del quadro normativo inglese.

Un esempio al riguardo può trovarsi in relazione al rispetto del principio di legalità: come noto il diritto inglese (Marine Insurance Act, sct. 41) prevede una "*implied warranty of legality of the insured voyage*", cosicché in presenza di una illegittimità della spedizione, l'effetto draconiano della warranty sarebbe quello di rendere nulla la copertura assicurativa, anche a prescindere dal nesso di causalità fra l'illegalità della



spedizione ed il danno verificatosi.

Il Nordic Plan, alla Clause 3-16 (Part One, Chapter 3, Section 2) stabilisce che l'assicuratore non risponde laddove il danno risulti dall'utilizzo illegale della nave (già di per sé impostazione meno restrittiva della warranty che non richiede invece il nesso di causalità per esercitare il suo effetto) fatto salvo tuttavia il caso in cui l'Assicurato non fosse a conoscenza di tale illegalità.

Molti altri sono gli aspetti interessanti che possono essere analizzati non solamente in confronto con il sistema normativo inglese ma anche con il sistema del nostro Codice Civile.

Due esempi soltanto:

Dichiarazioni precontrattuali rese senza dolo e variazioni di rischio (Clauses 3-3 e 3-9)

A fronte di dichiarazioni inesatte o aggravamenti del rischio, in presenza dei quali, l'assicuratore avrebbe accettato il rischio ma a condizioni diverse, l'assicuratore stesso risponde, per l'intero danno, solo se viene provato che il danno stesso non è attribuibile al fatto non riportato o all'aggravamento di rischio. Si confronti con il disposto del nostro Codice Civile, artt. 1893 e 1898, che prevedono invece una riduzione proporzionale dell'indennizzo;

Effetti del mancato pagamento del premio (Clause 6-2)

Il mancato pagamento del premio conferisce all'assicuratore il diritto di cancellare la copertura con preavviso di 14 giorni, mantenendo tuttavia la piena validità della copertura stessa se il pagamento interviene in tale periodo di preavviso. Si confronti con il disposto dell'art. 1901 del Codice Civile che prevede invece la sospensione automatica della copertura in caso di mancato pagamento entro 15 giorni dalla scadenza dello stesso.

Di conseguenza, nella misura in cui il mercato italiano preveda un crescente ricorso all'utilizzo del Nordic Plan come possibili condizioni alternative alle note ITCH, occorrerà affrontare il problema dell'opportuno coordinamento di tale normativa contrattuale con il sistema delle polizze corpi emesse in Italia, tradizionalmente rette dal "Capitolato Camogli" e assoggettate alla giurisdizione ed alla legge italiana. A tale riguardo le prossime iniziative di mercato sopra citate potranno fornire maggiori indicazioni e tracciare la via per ulteriori approfondimenti.



I INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE: IL MERCATO CORPI

Massimo Fiasella Garbarino
Head of Marine Hull Underwriting Dept.
Generali Italia



Il 24 marzo 2014 si è tenuta, nell'ambito dello IUMI 2014 Spring Meeting la consueta riunione dei membri del Ocean Hull Committee durante la quale si è discusso dei principali temi inerenti il settore oltre che della pianificazione della conferenza annuale che si terrà il prossimo settembre ad Hong Kong.

Il quadro generale dell'industria dello *shipping* resta incerto, il mercato dei noli non si è ancora stabilizzato e, salvo timidi segnali positivi su alcuni specifici comparti, resta bloccato su livelli *soft* che non consentono al mondo armatoriale di andare oltre lo stato di crisi che oramai perdura dal 2008.

Ciò nonostante la flotta mondiale, sia pure con indici inferiori rispetto alle precedenti annualità, continua a segnare dei margini di crescita e le attività di demolizione, incrementate considerevolmente nell'ultimo biennio, non riescono a controbilanciare l'ingresso di nuovo tonnellaggio.

Il settore continua dunque ad accusare il fenomeno dell'*overcapacity*, nell'ultimo quinquennio l'incremento del nuovo tonnellaggio è stato del 40% circa e per il 2014, pur in presenza di un calo delle consegne di nuove unità, il livello delle *delivery* è previsto restare significativo.

L'eccesso di stiva viene ulteriormente alimentato dall'attuale basso livello di valutazione delle navi, circostanza che favorisce gli investimenti sull'acquisto di nuove unità, incoraggiati inoltre dalla presenza nel mercato del credito di rinnovati interessi di impiego nello *shipping*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

L'arrivo di nuovo naviglio verificatosi nelle ultime annualità e la contestuale dismissione di unità vetuste sta comunque portando beneficio per gli assicuratori ed il settore dei trasporti marittimi, nel suo complesso, sembra aver progressivamente migliorato la qualità del suo operato. L'attuale disponibilità di parti di ricambio, l'accesso ai cantieri di riparazione e il livello dei prezzi dell'acciaio sta inoltre generando un contesto più favorevole per gli assicuratori.

Dai primi **dati statistici IUMI aggiornati**, valutati gli ultimi 15 anni, il trend in termini di frequenza delle **perdite totali** evidenzia, nonostante un incremento marginale nel 2012, una progressiva diminuzione; nel 2013 ha continuato a ridursi segnando il minimo storico dello 0,13 % in termini di numero e dello 0,05 % in termini di stazza.

I cattivi tempi restano la causa principale (il 50% delle navi perdute), seguiti dall'incaglio (il 25% dei casi) ed il fattore età rimane una componente determinate.

Anche per i **major losses** la tendenza in termini numerici è in diminuzione mentre, in termini di valore, l'andamento è crescente. I danni macchina restano la principale causa di tali eventi unitamente agli incidenti della navigazione quali incagli e collisioni.

Così come per le perdite totali, anche per questa tipologia di danni le navi in età avanzata restano le più colpite.

I reports dei principali mercati specializzati nel Marine Hull, analizzati durante il meeting canadese, indicano che il 2013 sembra essere stato un anno statisticamente migliore rispetto ai precedenti; il commento generale del Comitato è che il miglior trend dello scorso anno è però stato prevalentemente favorito dalla minore presenza di eventi catastrofici e che il contesto resta assai fragile per via di una base premi ritenuta nel suo complessivo debole e decisamente condizionata da un'elevata competizione internazionale.

Emerge infatti che il settore, da sempre tipicamente contraddistinto da una forte internazionalizzazione, continua a sperimentare ovunque la presenza di una notevole sovraccapacità, grazie all'ingresso di nuovi player, alla presenza sul mercato di "binding facilities", novità del comparto, ed a una sempre più marcata concorrenza tra gli intermediari



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● assecondata dagli assicurati che, con il perdurare della crisi, reclamano risparmi. La conseguenza è un'eccessiva pressione sui tassi di premio che restano quindi *flat* se non in contrazione.

● Nonostante alcuni segnali di miglioramento dei risultati avvertiti per il 2013, rimane alta l'attenzione sul fatto che l'aumento delle dimensioni delle navi, il forte sviluppo tecnologico delle stesse e la crescita dei costi gestionali produce oggi una crescita delle esposizioni a carico degli assicuratori che non trova un'adeguata ponderazione nella massa premi attuale, eccessivamente influenzata da dinamiche competitive.

● Il Comitato, nell'ambito di tale contesto globale altamente concorrenziale e contraddistinto da un costante progresso tecnologico della flotta mercantile mondiale sempre più sofisticata e diversificata in termini di specializzazione, indirizzerà i futuri lavori in ambito IUMI verso una maggiore sensibilizzazione del settore ad incrementare attenzione e sforzi sulla gestione tecnica dei rischi, promuovendo iniziative per diffondere una maggiore comprensione dei rischi con il fine primo di incoraggiare un'adeguata valutazione e tariffazione.

● In ultimo, le attività del Comitato si sono concluse evidenziando alcuni tra i principali temi che sono attualmente all'attenzione del settore quali: il gigantismo navale, con particolare riferimento alle unità portacontainers per le quali c'è forte preoccupazione per il divario tra le crescenti dimensioni delle navi e le effettive capacità dell'industria di salvataggio di fare fronte ad eventuali incidenti; il verificarsi di alcuni sinistri significativi come la perdita totale della MOL Comfort ed i danni strutturali subiti dalla MSC Monterrey che destano apprensione in quanto si teme possano essere i primi segnali premonitori di problemi strutturali su unità simili contraddistinte da dimensioni ed età avanzata; il persistente fenomeno delle errate e/o false dichiarazioni di carichi containerizzati che pesa sugli incidenti marittimi (stabilità del carico e della nave, presenza occulta di merci pericolose); il ridimensionamento della pirateria in Somalia, grazie agli oramai consolidati interventi di pattugliamento militare dell'area sostenuti dalla comunità internazionale e soprattutto all'introduzione delle guardie armate a bordo delle navi. Resta invece presente ed in estensione lungo le coste occidentali dell'Africa dove al momento sembra più mirata al furto del carico e dove la presenza e/o la qualità della guardiania a bordo risulta di più complessa attuazione per via delle differenti legislazioni locali da rispettare.



INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE: IL MERCATO MERCI

*Massimo Spadoni
Responsabile Assunzioni Merci Siat*



- I lavori del Cargo Committee durante gli Spring Meeting sono sempre molto densi e laboriosi sia per le vaste tematiche da trattare sia per l'elevato numero di membri in rappresentanza di tutti i continenti.
- In questa occasione la Commissione si è arricchita di ulteriori due nuovi componenti: il rappresentante del mercato brasiliano e il rappresentante del mercato canadese.
- Durante il meeting, la panoramica dei vari mercati internazionali, effettuata da ognuno in rappresentanza del proprio paese di provenienza, ha sempre un valore importante ed è fonte di analisi e confronti.
- Il dato che più emerge è l'evidenza che il mercato italiano, più di ogni altro, compresi i paesi dell'area EU a noi finanziariamente più vicini e simili, soffre della congiuntura economica in primis interna e poi internazionale.
- Molti altri paesi sono comunque in sofferenza ma le prospettive economiche per i commerci in genere sono buone, con indicazioni di crescita dei volumi di import e export principalmente per Unione Europea, Brasile, India e Africa.
- Queste le previsioni 2014 del traffico container per alcuni porti europei: Le Havre +3,3%, Amburgo +3,1%, Anversa +7,1%, Rotterdam +7,6%.
- Vi è un generalizzata riduzione dei tassi dovuta all'inasprimento della concorrenza.



I risultati tecnici sono in peggioramento e non solo a seguito di major claims come l'uragano Sandy, "Msc Flaminia" e "Mol Confort" che hanno particolarmente impattato i vari mercati.

Da segnalare diverse importanti fusioni/incorporazioni in particolare nel mercato giapponese (primo mercato cargo mondiale) che diviene così dominio di pochi grandi *players*.

Si segnala anche un aumento dei traffici (+14%) nei porti del Libano, quale effetto dei disordini in Siria.

Le tematiche da analizzare e da scegliere per la conferenza di settembre erano diverse. Questi gli argomenti scelti per il workshop Cargo:

○ *"Le sfide della logistica nella movimentazione delle merci via strada, ferrovia e navigazione fluviale in una Cina in trasformazione"*

L'attenzione è riferita alla Cina, inevitabile crocevia di traffici dalle particolari modalità di trasporto e logistica in continuo cambiamento.

○ *"Affrontare la minaccia delle calamità naturali per le merci in giacenza"*

Basandosi sull'esperienza e sulla competenza di esperti Property asiatici, un addottrinamento per gli assicuratori Cargo su inondazioni, tifoni, terremoti e tsunami in alcuni paesi asiatici.

○ *"L'approccio dinamico per mitigare un danno DSU"*

Un esempio di come un assicuratore e un perito possano lavorare insieme in un potenziale danno Delay in Start-Up.

○ *"Il caso Lehmann Tember"*

Una vicenda di diritto marittimo che ha visto protagonista la Corte d'Appello inglese in un caso di avaria generale.

Chiuderà il workshop la consueta "tavola rotonda" che ha per titolo "Presenti e future sfide dell'assicuratore merci in Asia".

Parteciperanno sottoscrittori, liquidatori, periti e operatori di logistica locali.



REGOLAMENTO CE N. 392/2009: RESPONSABILITÀ DEI VETTORI CHE TRASPORTANO PASSEGGERI VIA MARE IN CASO DI INCIDENTE - L'impatto sulle coperture assicurative della responsabilità civile di vettori ed armatori che trasportano passeggeri via mare

*Rocco Bozzelli
Senior Underwriter
RaetsMarine France Sarl
Bureau de representation de RaetsMarine
Insurance B.V.*



Lo scorso 31 dicembre 2012 è entrato ufficialmente in vigore il regolamento CE n. 392/2009, comunemente indicato a livello internazionale come "PLR" ovvero "Passenger Liability Regulation", che rende applicabile quanto stabilito nella Convenzione di Atene del 1974 e successivi protocolli (l'ultimo è quello del 2002), integra quanto espresso dalle linee guida dell'IMO circa l'implementazione della Convenzione di Atene ed ha come oggetto il regime di responsabilità di vettori e armatori che trasportano passeggeri via mare.

Tale regolamento introduce il concetto di assicurazione obbligatoria che è destinato ad influenzare le valutazioni assicurative e di risk management anche per gli armatori medio/piccoli che trasportano passeggeri via mare in acque costiere.

Prima di approfondire quando previsto dalla PLR, è opportuno riassumere l'evoluzione storica dei regimi di limitazione di responsabilità regolati dalle varie convenzioni internazionali nel corso del tempo. Tale evoluzione può essere schematizzata come segue:

- 1961-67** Convenzione Internazionale di Bruxelles - trasporto dei passeggeri e bagagli via mare
- 1974** Convenzione di Atene - trasporto dei passeggeri e bagagli via mare. Entrerà in vigore nel 1987. Nessun obbligo assicurativo previsto.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- 1976 Protocollo della Convenzione di Atene – limiti in DSP: 46.666 DSP / persona. Entrerà in vigore nel 1989
- 1976 Convenzione LLMC – limitazione di responsabilità per i sinistri marittimi, limite 330.000 DSP / passeggero per le navi non superiori a 500 tonnellate di stazza lorda. Entrerà in vigore nel 1986
- 1987 RoRo “*Herald of Free Enterprise*” (bandiera inglese) affonda il 6 marzo a Zeebrugge (Belgio), 193 morti. Il Regno Unito incrementa il limite di responsabilità a 101.665 DSP
- 1990 Protocollo della Convenzione di Atene – nuovo limite 175.000 DSP. Non entrerà in vigore.
- 1994 Traghetto *Estonia* affonda nel Mar Baltico – 852 morti. Il Regno Unito incrementa il limite di responsabilità a 300.000 DSP
- 1996 Protocollo LLMC – limitazione a 2mln DSP per navi fino 2.000 GT
- 2002 Convenzione di Atene - protocollo del 2002.
- Come detto, il protocollo del 2002 (articolo 4bis) introduce l’obbligo di copertura assicurativa a beneficio dei passeggeri e stabilisce procedure semplificate per l’ammontare della limitazione di responsabilità.
- In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di 12 passeggeri, il vettore è tenuto a sottoscrivere un’assicurazione o altra garanzia finanziaria.
- Il limite dell’assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250.000 DSP per passeggero (pari a circa 280.000 Euro al cambio attuale) per ogni singolo evento e i passeggeri possono effettuare i reclami direttamente agli Assicuratori. La Convenzione si applica al trasporto internazionale se la nave ha bandiera o è registrata in un Paese che ha ratificato la Convenzione oppure se il contratto di trasporto è stato effettuato in un Paese che ha ratificato la Convenzione oppure se il porto di partenza o destinazione, ai sensi del contratto di trasporto, è in uno Stato che ha ratificato la Convenzione.
- Vengono precisate le definizioni di:
 - **Passeggero:** qualsiasi persona trasportata su una nave in virtù di un contratto di trasporto o che, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci non disciplinato dalla convenzione di Atene;
 - **Trasporto:** il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o



● durante l'imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa;

● **Trasporto Internazionale:** qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;

● **Vettore:** la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;

● **Vettore di fatto:** la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;

● **Vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto:** il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto.

● Il vettore ed il vettore di fatto sono entrambi responsabili ai sensi della Convenzione nel caso di morte o lesioni personali subite da un passeggero e di danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano.

● E' importante sottolineare che l'espressione colpa o negligenza del vettore comprende la colpa o la negligenza dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni e che chi promuove l'azione risarcitoria ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.

● Esistono alcune eccezioni al regime di responsabilità del vettore che sono correlate ad atti di guerra e/o fenomeni naturali di carattere eccezionale e/o a un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

● Come detto, il protocollo del 2002 prevede dei precisi limiti di responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali che si possono riassumere come segue.

● **Incidenti marittimi**

- ○ 250.000 DSP per passeggero trasportato
- ○ Può essere aumentato fino a 400.000 DSP per ogni singolo evento



● Quanto sopra, salvo che il vettore provi che l'incidente non è dovuto a sua colpa o negligenza.

● **Incidenti non marittimi (Hotel)⁽¹⁾**

● ○ Fino a 400.000 DSP se il passeggero prova che l'incidente è dovuto a colpa o negligenza del vettore.

● Sono, inoltre, previsti anche dei limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli.

● **Rischio terrorismo e Blue Cards**

● Una problematica del protocollo del 2002 era quella riguardante il rischio terrorismo poiché le coperture P&I standard escludono il terrorismo (Rischio Guerra) ed, anche se le eccezioni previste dall'articolo 3 del protocollo possano includere il terrorismo, il vettore dovrebbe sempre provare che le sue azioni non hanno contribuito al sinistro.

● Le linee guida per l'implementazione della Convenzione di Atene 2002 hanno risolto tale problematica ed è ora richiesto che ogni Stato includa una dichiarazione o riserva circa l'assicurazione obbligatoria ai sensi del Protocollo 2002 per gli atti di terrorismo.

● Devono essere emessi 2 certificati di assicurazione (o Blue Cards): quello relativo alla copertura RC e quello relativo alla copertura rischi guerra che deve coprire la responsabilità derivante da un atto di terrorismo. I certificati devono trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave.

● Il regolamento CE n. 392/2009, EU Passenger Liability Regulation (PLR) - relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente - si applica in tutta l'Unione Europea e lo spazio economico Europeo (inclusi Islanda, Norvegia e Liechtenstein) dal 31 dicembre 2012 e per qualsiasi trasporto internazionale ed anche al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B.

● La classificazione della navi fa riferimento all' articolo 4 della Direttiva EU 98/18/EC del 17 marzo 1988 (Classificazione delle navi adibite al trasporto passeggeri) e indica quanto segue:

● (1) Ossia gli incidenti riguardanti l'attività "alberghiera" durante il trasporto dei passeggeri. Ad esempio sui traghetti che offrono un servizio di ristorazione, un infortunio al passeggero durante l'esecuzione di tali servizi.



- **Classe A:** viaggi domestici - cabotaggio (non coperti da classi B, C e D)
- **Classe B:** viaggi domestici - cabotaggio con distanza dalla costa non oltre 20 miglia
- **Classe C:** viaggi domestici - cabotaggio dove la probabilità di avere onde con altezza maggiore a 2,5 metri è inferiore al 10% nell'arco di un anno. Si fa anche riferimento alla distanza massima di 15 miglia da un porto di rifugio e di non oltre 5 miglia dalla costa
- **Classe D:** viaggi domestici - cabotaggio dove la probabilità di avere onde con altezza maggiore a 2,5 metri è inferiore al 10% nell'arco di un anno. Si fa anche riferimento alla distanza massima di 6 miglia da un porto di rifugio e di non oltre 3 miglia dalla costa.

Il regolamento PLR si applica per il naviglio classe A & B dal 31.12.2012 negli stati EU/EEA anche per i viaggi domestici / cabotaggio, salvo seguenti deroghe previste da ciascun Stato:

- Classe A: fino a 4 anni di tempo: **31.12.2016**
- Classe B: fino a 6 anni di tempo: **31.12.2018**.

Ogni Stato può decidere se estendere il Regolamento PLR anche ai viaggi domestici per il naviglio Classe A & B.

L'Italia ha deciso di applicare tale deroga e, pertanto, l'applicabilità e l'obbligatorietà assicurativa per il naviglio classe A avrà effetto dal prossimo 31.12.2016.

Si presume che gli altri assicuratori P&I che operano sul mercato avranno sicuramente un ruolo rilevante nel piazzamento di tali coperture in virtù degli elevati massimali richiesti (basti pensare che un domani in Italia un'unità operante nel cabotaggio che trasporta 100 passeggeri dovrà obbligatoriamente essere assicurata per un massimale di almeno circa 28 milioni di Euro) e della necessità di rivolgersi a chi è autorizzato ad emettere i certificati necessari ai sensi del Regolamento CE n. 392/2009.



CIVIL RPAS IN EUROPEAN UNION AIRSPACE THE ROAD TO INTEGRATION

Peter van Blyenburgh
President, UVS International



Preamble

The European remotely piloted aircraft systems (RPAS)⁽¹⁾ industrial community consists of two stakeholder groups - Industry⁽²⁾ & SMEs/SMIs⁽³⁾, which both encompass manufacturers and operators⁽⁴⁾. The civil RPAS market comprises three user groups: commercial, non-commercial (incl. corporate operations & research), and governmental non-military (state & non-state flights) operators (See Fig. 1).

Figure 1 - Aerial Operations - Current & Near-Future RPAS Usage

				RPAS Ops		
Governmental	MUTUALIZATION	Military		◆	NON MILITARY RPAS OPS	
		Non-Military	State Flights <i>Security related</i>	Police Customs Border Guard Coast Guard		◆ ◆ ◆ ◆
			Not State Flights <i>Incl. Safety related</i>	Civil Protection Fire Fighters National Mapping Agencies		◆ ◆ ◆
		Non-Governmental	Public	European Union		Flights on behalf of public EU agency <i>(without national oversight)</i>
		Commercial Air Transport <i>(Transport of Persons & Freight)</i>	Scheduled Air Service Non-scheduled Revenue Operations Non-revue Operations		RPAS OPS	
		General Aviation	Corporate Operations Flight Training / Instruction Pleasure			
		Aerial Work / Specialized Operations	Commercial Non-Commercial <i>(incl. Corporate Operations)</i> Training / Instruction Other Miscellaneous	◆ ◆ ◆		

- (1) Remotely Piloted Aircraft (RPA) & remotely piloted aircraft system (RPAS) - These terms are recommended by ICAO for current use [instead of unmanned aircraft system (UAS), unmanned aerial vehicle (UAV)] - The acronyms are invariant.
- (2) Industry = Enterprise with > 250 employees & annual turnover of > Euro 50 million.
- (3) Small & medium-sized enterprise (SME) & Small & medium-sized Industry (SMI) = < 250 employees & annual turnover < Euro 50 million
- (4) Operators = persons, enterprises or organizations engaged in or offering to engage in an RPAS operation.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Currently, the regulatory responsibilities in the European Union (EU) for civil remotely piloted aircraft (RPA) with a maximum take-off mass (MTOM) of more than 150 kg lay with the European Aviation Safety Agency (EASA), and for RPA with a MTOM of less than 150 kg with the relevant national aviation authorities (NAAs) ⁽⁵⁾.

Background

Various initial national regulations relative to the operation of civil RPAS are now in place (Austria, Czech Rep., Denmark, France, Germany, Ireland, Italy, Sweden, UK), are about to enter into force (Belgium, Finland, Lithuania, Norway, Switzerland), or are in preparation (Malta, The Netherlands, Spain) (see Fig. 2).

These regulations principally concern Light RPAS⁽⁶⁾ and they are not harmonized on a pan-European level. The coming into force of these regulations, which is fairly recent in most of these countries, has brought about a dynamic growth in approved ⁽⁷⁾ and authorized ⁽⁸⁾ RPAS operators supplying aerial operation services with an ever-growing diversity of applications ⁽⁹⁾ (see Fig. 3).

For reasons of simplicity, approved and authorized operators are hereinafter jointly referred to as certified operators ⁽¹⁰⁾. In fact, there are currently more than 1500 certified civil RPAS operators in the European Union (See Fig. 4). In practically all cases, current flight operations are taking place within visual line-of-sight (VLOS), at a flight altitude of less than 500 ft above ground level (AGL) with RPA with a MTOM of less than 25 kg, which are principally produced and operated by SMIs.

(5) The NAA of each of the 28 EU member states is responsible in their country for rule-making, certification & operational approval of civil RPAS with a MTOM <150 kg, their RPAS flight crews (pilots) & RPAS operators employing the flight crews.

(6) Light RPA = MTOM < 150 kg.

(7) Approved operators = Operators approved by the NAA in countries with regulation in place.

(8) Authorised operators = Operators authorized by the NAA in countries without regulation in place where flight permits are given on a case-to-case basis.

(9) Civil RPAS applications (commercial & non-commercial): advertising, agriculture, cinema, forestry, inspection, monitoring, observation, patrol, photogrammetry, photography, survey & mapping, research, search & rescue, training / instruction.

(10) Certified operators = A form of official recognition of compliance with the applicable requirements by means of the issuance of a certificate attesting such compliance: Belgium (10), Czech Rep. (24), Denmark (12), Finland (33), France (497), Germany (400 - estimate), Ireland (12), Italy (1), Netherlands [13 (& 30 in the pipeline)], Norway (76), Spain (1), Sweden (216), UK (212).



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

It should also be mentioned that a significant amount of European NAAs facilitate RPAS operations by granting Permits-to-Fly on a case-by-case basis. The European RPAS industrial community now has as objective to initiate activities that will make it possible to start to enlarge the currently permitted flight envelopes, and to operate larger RPAS.

Figure 2 - RPAS REGULATION IN EUROPE

	MTOM	In place	MTOM	In Preparation	Comments		
01 Austria ^f	< 150 kg	VLOS					
02 Belgium ^f			< 150 kg	VLOS	Finalised (2013) but not in force		
03 Bulgaria							
04 Croatia							
05 Cyprus							
06 Czech Rep. ^f	< 150 kg	VLOS	BLOS		In place (May 2013)		
07 Denmark ^f	< 150 kg	VLOS			In place (Jan. 2004)		
08 Estonia							
09 Finland ^f			< 150 kg	VLOS	Expected mid 2014		
10 France ^f	< 25 kg	VLOS	BLOS	< 150 kg	VLOS	BLOS	In place (Apr. '12) To be update in 2014
11 Germany	< 25 kg	VLOS				In place (2013)	
12 Greece ^f							
13 Hungary ^f			< 150 kg	VLOS			
14 Ireland ^f	< 20 kg	VLOS				In place May 2012)	
15 Italy ^f	< 25 kg	VLOS				In place (Dec. 2013)	
16 Latvia							
17 Lithuania ^f	< 25 kg	VLOS		< 150 kg	VLOS	Expected mid 2014	
18 Luxembourg							
19 Malta ^f			< 150 kg	VLOS		In preparation	
20 Netherlands ^f	< 25 kg	VLOS		< 150 kg	VLOS	In place (2012) Update in preparation	
21 Poland ^f	< 150 kg	VLOS	BLOS			In place 2013	
22 Portugal							
23 Romania ^f							
24 Slovakia							
25 Slovenia ^f							
26 Spain ^f			< 25 kg	VLOS		In preparation	
27 Sweden ^f	< 150 kg	VLOS				In place (Mar. 2013)	
28 UK ^f	< 20 kg	VLOS				In place (2002) Several updates since	
Sub-Total		12	3		8	1	
29 Iceland			< 150 kg	VLOS	BLOS		
30 Norway ^f							Expected mid 2014
31 Switzerland ^f	Model aircraft rules apply		VLOS over people/ crowds				Directive expected 2014
Sub-Total					1	2	
Total		12	3		9	2	

^f RPAS aerial operations facilitated = Permit to Fly is granted by NAA, based on specific national rules, possibly on a case-to-case basis & for a limited duration (incl. in countries where no national regulation exists).



Figure 3 - Civil RPAS Aerial Work Categories

<p>Commercial & Non-Commercial (including Corporate Operations)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aerial Advertising - Aerial Inspection - Aerial Monitoring - Aerial Observation & Surveillance - Aerial Patrol & Spotting - Aerial Photography, Video, Cinema - Aerial Survey & Mapping (Photogrammetry) - Aerial Spraying & Dispensing - Research & Scientific - Aerial Search & Rescue Assistance <p>Blyenburgh ©</p>	<p>Flight Training / Instruction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duo (student instruction by licensed pilot) - Solo (unaided student flight) - Check (verification of qualification of pilot license holder)
<p>Other Miscellaneous</p> <ul style="list-style-type: none"> - Test / Experimental - Demonstration - Ferry / Positioning - Air Show / Race 	

Explanation of Terms

A growing number of governmental authorities in various EU countries involved with internal security matters (e.g. municipal & national police, anti-terrorist squads, municipal fire brigades, forest fire fighters, coast guard, civil defence, environmental protection agencies), as well as FRONTEX (European agency responsible for EU border security), have manifested great interest in the use of RPAS.

In addition, large corporate entities (e.g. electric grid operators, pipeline network operators, railway operators, oil companies) have woken up to the fact that RPAS could fulfil functions that would be extremely beneficial to their corporate operations.

However, in all cases the use of RPAS will depend on the acceptability of the proposed RPAS flight hour cost.

Inspection: Examination with the intent to find faults, errors, problems, malfunctions or specific phenomena.
Monitoring: Observing on a regular basis over a period of time.
Observation: Examination of an activity, person, group, area or phenomena.
Patrol: Searching for a specific activity, person, group or phenomena.
Spotting: Looking for & noting geographical coordinates of an object or activity or phenomena.
Surveillance: Close observation of an activity, person, group, area or phenomena.
Survey: Detailed inspection of a geo-referenced section of the earth's surface (including structures) with the purpose to study or measure altitudes, angles, distances, phenomena, on the land and the structures flown over.



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

Figure 4 - RPAS (MTOM) RELATED CERTIFICATION IN EUROPE

	Quantity Certificated	Operator	Pilot	Manufacturer	RPAS	Regulation
01	Austria ^F					In place (2014)
02	Belgium ^F	10				Finalised (2013) but not in force
03	Bulgaria					
04	Croatia					
05	Cyprus					
06	Czech Rep. ^F	24	29	31		In place (May 2013)
07	Denmark ^F	13				In place (Jan. 2004)
08	Estonia					
09	Finland ^F	33				Expected mid 2014
10	France ^F	497	30			In place (Apr. 2012) To be updated in 2014
11	Germany	400 (estimate)				In place (2013) [Länder & Federal level (no reciprocity)]
12	Greece ^F					
13	Hungary ^F					
14	Ireland ^{F QE}	12				In place (May 2012)
15	Italy ^F	1		1		In place (Dec. 2013)
16	Latvia					
17	Lithuania ^F					In place (Jan. 2002) Update mid 2014
18	Luxembourg					
19	Malta ^{F QE}					In preparation
20	Netherlands ^{F QE}	13	30			In place (2012) Update in preparation
21	Poland ^F					In place (2013)
22	Portugal					
23	Romania ^F					
24	Slovakia					
25	Slovenia ^F					
26	Spain ^F	1				In preparation
27	Sweden ^F	216				In place (March 2003)
28	UK ^{F QE}	212				In place (2002) Several updates since
	Sub-Total	1432	89	32	33	
29	Iceland					
30	Norway ^F	76				Expected mid 2014
31	Switzerland ^F					Directive expected 2014
	Sub-Total	76				
	Total	1508	89	32	33	
<p>Certification: A form of official recognition of compliance with the applicable requirements by means of the issuance of a certificate attesting such compliance.</p> <p>^F RPAS aerial operations facilitated = Permits to fly are granted by NAA, based on specific national rules, possibly on a case-to-case basis for a limited duration (<i>incl. in countries where no national regulation exists</i>).</p> <p>^{QE} National Qualified Entity (QE) in place, QE from another country recognised, or QE in the process of being appointed.</p>						



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

A considerable amount of civil RPAS related European Commission (EC) initiatives have taken place over the years, namely, the Hearing on Light RPAS (Oct. '09), the High Level UAS Conference (July '10)⁽¹¹⁾, the UAS Panel initiative (Jun. '11-Feb. '12)⁽¹²⁾, the European RPAS Steering Group initiative (Jun. '12 - today)⁽¹³⁾, and a significant amount of RPAS-related study contracts have been financed by various EC Directorate Generals (DG)⁽¹⁴⁾.

It should be noted that two study contracts have recently been allocated by DG Enterprise & Industry concerning the societal topics of respectively Liability & Insurance, and Privacy & Data Protection. FRONTEX⁽¹⁵⁾ has financed several RPAS capability demonstrations in Spain and Greece to evaluate RPAS usage for illegal immigrant control.

In addition, in November 2013 SESAR Joint Undertaking (SJU) announced the 9 consortia that had been selected for funded RPAS demonstration activities. The objective of these demonstrations, which will take place over a period of 24 months (ending in Oct. '15), is to prepare the integration of operational improvements in SESAR's ATM Master Plan that should contribute to the safe integration of RPAS operations into European non-segregated airspace starting in 2016.

The conclusions of the EC UAS Panel⁽¹⁶⁾, co-chaired by the EC's DG Enterprise & Industry and DG Mobility & Transport highlighted the potential of civil RPAS for the development of a wide range of commercial and non-commercial, as well as non-military governmental, applications.

In addition, the EC concluded that civil RPAS offer significant potential for job creation in the industry and services sectors, and can generate positive economic growth.

The underlying principal of the EC UAS Panel was to focus on civil RPAS applications with societal benefits for which a viable business could be made.

The need to accelerate the safe integration of RPAS into European airspace - taking into account societal issues such as responsibility, liability, insurance, privacy, data protection, and public acceptance - was also recognized.

Furthermore, it was brought to light that, viable business cases for civil RPAS operations can currently, and for the foreseeable future, only be made for Light RPAS.

(11) UVS International was a member of the organising committee.

(12) UVS International was a member of the EC UAS Panel.

(13) UVS International is a member of the European RPAS Steering Group.

(14) Financed RPAS related study contracts - See <http://goo.gl/TP1op8>.

(15) FRONTEX: European Commission agency responsible for EU border security.

(16) EC UAS Panel - See: <http://goo.gl/fg4mHX>



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (JARUS) ⁽¹⁷⁾ federates the NAAs of 22 countries ⁽¹⁸⁾, as well as EASA and EUROCONTROL.
- JARUS contributes to the harmonisation and coordination of the rulemaking, certification, and operational approval of civil RPAS, remote pilots and operators. Its intent is to eliminate the need for each country to write their individual requirements and to facilitate reciprocal acceptance of RPAS-related certificates, approvals and licenses.
- In November 2013, JARUS published its first certification specification (CS-LURS)⁽¹⁹⁾ and the online comment period of its second specification (AMC RPAS.1309)⁽²⁰⁾ ended on 28 March 2014.
- The creation of the European RPAS Steering Group (ERSG), co-chaired by the EC's DG Enterprise & Industry and DG Mobility & Transport and representing 11 stakeholders⁽²¹⁾, was announced by the EC at the Paris Air Show in 2012. Its objective is to foster the development of civil RPAS operations by planning and coordinating all activities necessary to achieve the safe and incremental integration of civil RPAS into European air traffic starting in 2016.
- The ERSG has developed a comprehensive European RPAS Roadmap⁽²²⁾, consisting of three complementary sub-sets⁽²³⁾ that was remitted by Peter van Blyenburgh, as a representatives of UVS International, to Matthias Ruete, Director General Mobility & Transport & Philippe Brunet, Director DG Enterprise & Industry, as representatives of the European Commission, at the Paris Air Show in 2013.
- The European RPAS Roadmap identified JARUS as a key player for its implementation.
- This fact will most probably bring with it the necessity to give JARUS, in the near future, a recognised status with a formal link-up to EASA.
-
- (17) JARUS - See: www.jarus-rpas.org
- (18) JARUS members: Australia, Austria, Belgium, Brazil, Canada, Colombia, Czech Rep., Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Israel, Italy, Malta, Netherlands, Norway, Russian Fed., South Africa, Spain, Switzerland, UK, USA.
- (19) CS-LURS = Certification Specification for Light Unmanned Rotorcraft Systems - See: <http://goo.gl/YORgYW>
- (20) AMC RPAS.1309 = Acceptable Means of Compliance for RPAS - System Safety Assessment.
- (21) Participants: DG Connect, DG Research, EASA, ECAC, EUROCONTROL, EDA, SESAR JU, JARUS, EUROCAE, ASD, ECA, EREA, UVS International.
- (22) European RPAS Roadmap - See: <http://goo.gl/oB2kup>
- (23) Regulatory Matters, Strategic Research, Societal Impact.



The Current Situation

On Monday 3 February 2014, SJU published a tender⁽²⁴⁾, which has as purpose to select a consortium that will be entrusted with the preparation of the “Definition Phase” related to the insertion of civil RPAS into the European Aviation System; this tender should be seen in light of the guidelines defined by the European RPAS Roadmap, and within the context of the Single European Sky initiative. In order to be truly representative of the entire European RPAS industrial community and be able to stay in line with the conclusions of the EC Staff Working Document “Towards a European strategy for the development of civil applications of RPAS”⁽²⁵⁾, as well as the European RPAS Roadmap, the selected consortium should federate large industrial enterprises and relevant SMEs/SMIs (manufacturers & operators) with measureable experience, so that it can effectively assure that the consortium’s work will indeed address all the topics required for the incremental integration of all classes of civil RPAS, starting in 2016. The tender closing date was 2 April 2014 and the winning consortium should be announced before the summer of 2014.

At a news conference that took place in Brussels, Belgium on 8 April 2014, Sim Kallas, the vice president of the European Commission and Commissioner for Transport, officially announced the acceptance of the European RPAS Roadmap. On the same day, a communication to the European Parliament and the European Council entitled “A New Era for Aviation – Opening the aviation market to the civil use of remotely piloted aircraft systems in a safe & sustainable manner” was published by the EC.

The EC also referred to the European Summit of 19 December 2013, which called for action to enable the progressive integration of RPAS into the total aviation system and European airspace from 2016 onwards. In addition, the EC stated that the progressive integration of RPAS should be accompanied by adequate public debate on the development of measures that address societal concerns.

The implementation of the European RPAS Roadmap will be instrumental to lay the foundation for the creation of jobs and economic growth in the research, development, production and services sectors in Europe and will favourably position the European RPAS community on the world stage. This situation clearly demonstrates the coordinated and pragmatic European policy within the framework of the Single European Sky (SES) initiative, which has been made possible by the cooperation of multiple stakeholder groups.

(24) SESAR Joint Undertaking Tender (ref. SJU/LC/0101-CFT) - See: www.sesarju.eu/about/procurement.

(25) EC Staff Working Document “Towards a European strategy for the development of civil applications of RPAS” - See: <http://goo.gl/RjGAoj>.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In order to contribute in a positive and pro-active manner to this initiative UVS International has instigated the creation of a multi-disciplinary study group⁽²⁶⁾ to deal with the topics of responsibility, liability and insurance. It is the intent of this study group, which was announced in December 2013, to produce position papers relative to the topics identified in its Terms of Reference⁽²⁷⁾ and submit them for consideration to the European Commission, as well as all other interested parties. The first position papers produced by this group will be presented at the upcoming RPAS 2014 conference in Brussels, Belgium on 23-26 June 2014.

Considerations & Recommendations

- RPAS encompass many different types of aircraft with a huge variety of air-frame types and lift technologies, with maximum take-off weights ranging from several grams to well over 10 000 kg, with speeds varying from hovering to over 1 000 km/h, and with a very wide envelope of flight endurances (from minutes to days). Therefore, RPAS requires a very specific and proportionate approach to rulemaking, which does not impose an excessive burden on the SMEs/SMIs producing and operating them, but that also does not entail unacceptable administrative procedures for them, as well as for the NAAs.
- However, this proportionate approach should in no way comprise current aviation safety levels.

The current regulatory responsibility in the EU (MTOM < 150 kg: NAAs; MTOM > 150 kg: EASA), which is based on traditional airworthiness considerations, is not considered to be conducive for the creation of a coherent harmonised EU safety policy relative to RPAS.

The challenge will be to create rules that are proportionate to risk, while taking into account some, or all, of the following points: MTOM, speed, system complexity, airspace class, population density in the area over-flown, and the specificity of operation.

Besides the technical and research aspects relative to the air traffic management and related issues, that will be addressed by SJU's aforementioned "Definition Phase" tender, there are a number of other just as critical topics that have to be addressed within the context of European and international harmonisation, and with the objective to be able to comply with the EU principal of free movement of persons, products and services throughout the 28 EU Member States.

(26)SG01 RPAS Responsibility, Liability & Insurance ToR Definition Team - See: <http://goo.gl/UXI59R>.

(27)SG01 RPAS Responsibility, Liability & Insurance Terms of Reference - See: <http://goo.gl/IsvgTR>.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- These topics include, amongst others:
 - a) Operator (commercial & non-commercial) certification & assessment;
 - b) Remote pilot training (theoretical & practical), licensing & proficiency assessment;
 - c) Airworthiness & continued airworthiness assessment;
 - d) Design organization approval;
 - e) Manufacturer organization approval.
- In addition, particular attention should be paid to harmonizing the criteria relative to:
 - 1) Remote pilot training syllabus;
 - 2) RPAS operation manuals;
 - 3) RPAS instruction manuals (supplied by the manufacturer);
 - 4) RPAS maintenance manuals;
 - 5) RPAS & operation categories;
 - 6) Terminology.
- As mentioned earlier, the following societal issues should also be addressed:
 - a) Manufacturer, operator & remote pilot responsibility;
 - b) Manufacturer, operator & remote pilot liability & insurance;
 - c) Privacy & data protection;
 - d) Positive awareness creation with the general public relative to RPAS and RPAS usage.
- Many of these subject matters will have to be dealt with by industry through standards organizations (EUROCAE) and dedicated industry working groups, in close coordination with the EC, JARUS (and NAAs), EASA, EUROCONTROL, SJU, the European Space Agency (ESA), and the European Defence Agency (EDA).
- It should be noted that the two study contracts awarded by EC DG Enterprise & Industry relative to RPAS Liability & Insurance and Privacy & Data Protection should be seen within this framework.
- It should also be noted that a substantial part of the initially required rules can be developed by JARUS and can be harmonised by the participating NAAs.
- In view of the many “remote pilot schools” that are currently mushrooming up in a steadily increasing number of countries, the enormous differences between their training courses, the explosive growth of the number of certified RPAS operators, and the necessity of European harmonisation, there appears to be a urgent requirement to address all facets of remote pilot training, as well as the assessment of remote pilot schools. The recognition of remote pilot certificates (and operator certificates) beyond national borders should be a prime objective for the commercial RPAS community.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Within the context of the aforementioned, and taking into account the limited resources of the majority of the NAAs, as well as the fact that many of the SMEs/SMIs involved with RPAS as manufacturers or operators are relative “new comers” to aviation, the potential role that Qualified Entities (QEs)⁽²⁸⁾ can play, should be closely evaluated.

In addition, the concept of QE should be better understood by both NAAs and industry.

Only then will it be possible for the relevant stakeholders to recognize the very positive role that QEs can play to help open up the commercial RPAS market, without putting an unnecessary burden on NAAs, in terms of finance and personnel.

At the time of going to press, only one EU country (UK) had appointed two QEs. However, these QEs are also recognised in Ireland and The Netherlands. In the near future, QEs are expected to be appointed by the NAAs in three additional EU countries.

Mutual recognition, without requirements for additional certificates, licenses, approvals or other documents relative to RPAS operators, remote pilots and RPAS, would appear to be the necessary way forward, in order to create a level commercial playing field for the European RPAS community, and it would influence investment in the civil RPAS sector in a positive way.

Lastly, it should be recognised that the principal of “regulator proximity”, will be of critical importance for SMIs/SMIs in the EU.

In order to reduce the costs of travel and fees, but also for cultural and linguistic reasons, as well as reasons of comprehension, it seems imperative that all certificates, licenses and approvals inside the EU are based on common rules, but that they are issued by the NAAs in their country’s native language.

In order to realise the aforementioned, various stakeholder communities, including RPAS operators (commercial & non-commercial), remote pilot schools, and QEs, have to be federated on a European level. This task is being addressed by the European RPAS Coordination Council, which consists of representatives of the 10 European national RPAS associations (Austria, Belgium, France, Germany, Italy, The Netherlands, Norway, Romania, Spain, UK) and UVS International, in coordination with the national RPAS operator associations in Australia, Botswana, Namibia and South Africa.

(28) Qualified Entity: Entity to which a specific certification task has been allocated by the European Aviation Safety Agency (EASA) or a NAA (*and in the latter case is not necessarily compliant with EC Regulation No 216/2008*).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Conclusion

- The European civil RPAS community has grown substantially and has come a long way in a relatively short period of time, and has now passed through the first of several gates on its way to incremental integration into European airspace.
- All RPAS stakeholders and particularly the European industrial community, now have to demonstrate understanding and maturity, and jointly work together in order to successfully get through the remaining gates on the road to full RPAS integration.
- By doing so, they will not only serve themselves, but they will also be doing an immense favour to the global RPAS community, by showing that full RPAS integration is indeed reachable objective.



- UVS International is a non-profit association registered in The Netherlands and operating out of offices in Paris, France which is dedicated to the promotion of RPAS (manufacturers & operators). In addition to having corporate, non-corporate & natural person members, it also federates European national RPAS associations & working groups* in Austria (AAI), Belgium (BeUAS), Denmark (UAS Denmark*), France (FPDC), Germany (UAV-DACH), Italy (ASSORPAS), The Netherlands (DARPAS), Norway (UAS Norway), Romania (UVS Romania), Spain (AERPAS), UK (ARPAS), as well as Australia (ACUO), and South Africa + Botswana + Namibia (CUAASA). UVS International has a partnership agreement with the European Spatial Data Research Network, a not-for-profit organisation linking national mapping and cadastral agencies with research institutes & universities for the purpose of applied research in spatial data provision, management & delivery. See: www.eurosdrr.net
- UVS International represents over 800 companies & organisations. See www.uvs-international.org



L IQUIDI A BORDO: LE NUOVE REGOLE PER GLI AEROPORTI EUROPEI

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Dallo scorso 31 gennaio 2014 è entrato in vigore nell'Unione Europea (nonchè in Norvegia, Islanda e Svizzera) il regolamento (UE) n. 246/2013, che ha introdotto importanti novità nella disciplina dei LAG's (*liquids, aerosols and gels*) nelle aree sterili degli aeroporti e nelle cabine degli aeromobili.

Appare preliminarmente utile rammentare che le norme di security riguardanti il suddetto genere di prodotti vennero adottate a seguito di un piano terroristico, sventato dalle forze di polizia del Regno Unito nell'agosto 2006, che prevedeva la realizzazione di attentati contro aerei di bandiera britannica utilizzando ordigni esplosivi in forma liquida.

Nell'immediatezza di eventi invero allarmanti, la Commissione ha, infatti, emanato il regolamento (CE) 1546/2006 che può considerarsi, in effetti, come il primo atto autonomo - rispetto ai precedenti strumenti comunitari, a vocazione più generale in materia di sicurezza⁽¹⁾ - finalizzato esclusivamente alla tutela del trasporto aereo europeo da un siffatto, singolare *modus operandi* criminale.

E' facile quindi comprendere che, nella contingenza della particolare minaccia e alla luce della materiale impossibilità degli apparati radiogeni di rilevare gli esplosivi nei liquidi, sia stato deciso, sin dalla genesi del predetto provvedimento, l'applicazione di prescrizioni fortemente restrittive a carico dell'utenza, salvo minime eccezioni (limitazione fino a 100 ml all'interno di recipienti inseriti in sacchetti di plastica trasparenti e richiudibili, STEB's (*security temper - evident bag*) nonché il monito -

(1) Vedi i regolamenti (1^a generazione sulla security aerea) (CE) 2320/2002.



- raggio della loro incidenza sulla qualità dei servizi offerti ai passeggeri (2).
- Successivamente, non prive di interesse sembrano le ulteriori iniziative dell'Unione Europea utilmente orientate, da un lato, a rivedere in maniera continuativa quella stessa legislazione predisposta ad hoc – in quanto paradigmaticamente *incident driven* (3) – e, dall'altro, a sostenere lo sviluppo delle tecnologie più avanzate per mitigare, ove possibile, i considerevoli disagi degli operatori e, soprattutto, dei passeggeri nel difficile impatto con i nuovi precetti.
- Prescindendo dall'analisi delle numerose modifiche apportate al citato regolamento 1546/2006 (correlato al regolamento (CE) 622/2003, riservato), vale almeno la pena annotare qualche aspetto saliente del suo iter normativo.
- Intanto, s'impone precisare che l'originario pacchetto delle misure sui liquidi viene inglobato, *tel quel*, nel regolamento (UE) n. 185/2010(4) ben integrandosi con le altre procedure sistematicamente collegate alla materia (e.g. le forniture di bordo, i dispositivi di rilevazione ad hoc, LEDS (*liquids explosive device system*), il riconoscimento dei paesi extra-UE rilevanti ai fini dell'applicazione di specifiche deroghe ai controlli, etc).
- Senonché, ci accorgiamo agevolmente che il regime dei LAG's entra, ipso facto, nel novero delle disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile, fissate dal regolamento (CE) 300/2008 ma, con la peculiarità, che tale
- (2) Vedi la risoluzione PE P6_TA (2007) 0374 del 5/9/2007; le deroghe concernono gli alimenti per neonati, per fini dietetici e medicali; esoneri in termini quantitativi sono previsti per categorie di "addetti ai lavori" come i membri di equipaggio e il personale aeroportuale.
- (3) Dopo i fatti dell'11/9/2001, analogamente, l'azione dello shoe bomber, nel dicembre 2001 e le spedizioni dallo Yemen di pacchi bomba (30/10/2010) nascosti nei toner di stampanti hanno innescato l'adozione di misure specifiche per migliorare, rispettivamente, il controllo delle calzature (vedi COM (2010) 311 definitivo) e delle merci (vedi COM (2013)0523 final.
- (4) Il regolamento 300/2008 (che "inaugura" la codificazione di 2^ generazione sulla security aerea) istituisce le norme comuni abrogando (ex art. 23) il regolamento 2320/2002; si vedano anche i regolamenti 357/2010 e 358/2010 che modificano l'allegato al regolamento 185/2010 nella materia dei LAG's; il regolamento n. 185/2010 ha abrogato il regolamento n. 820/2008 che ha abrogato il regolamento 622/2003(cit) (modificato 14 volte).



● fonte primaria, in realtà, non contempla alcun puntuale riferimento alla ● trattazione dell'argomento.

● Nel frattempo, sul terreno delle scelte comunitarie, rileviamo che le ● proposte della citata Istituzione, indirizzate a rivisitare le disposizioni ● attinenti ai sistemi di controllo dei liquidi, hanno fatto leva non soltanto ● sulle esperienze acquisite, a livello europeo, nel campo della ricerca ● svolta dal Technical Task Force (TTF) dell'ECAC (AVSEC doc.4704 - otto- ● bre 2008) e soprattutto dall'industria, ma si sono basate anche sulle co- ● noscenze di settore recepite su scala globale ⁽⁵⁾.

● Ciò detto, ci preme evidenziare che nello spirito di liberalizzazione che ● caratterizza l'impulso legislativo sul trasporto dei liquidi - classificabi- ● li, vero quanto precede, come articoli proibiti *de facto* - la Commissione ● ha svolto un ruolo assai determinante, privilegiando, in sintesi, l'opzio- ● ne rivolta al perfezionamento delle tipologie di controllo piuttosto che ● esigere, *tout court*, proibizioni gravose, in termini quantitativi, delle ● componenti del bagaglio a mano ⁽⁶⁾.

● Posto, inoltre, che una imposizione generalizzata delle verifiche sui li- ● quidi avrebbe sicuramente compromesso l'operatività degli aeroporti ● europei, è stato molto opportunamente adottato dall'UE un approccio ● improntato, nel periodo transitorio, alla gradualità degli interventi - an- ● che in ossequio al noto principio del "*one stop security*" - ma offrendo la ● garanzia di mantenere la protezione del trasporto secondo i consolidati ● *standard* e, in parallelo, accordando ogni consentita facilitazione aéro- ● portuale ⁽⁷⁾.

● Orbene, è tempo di riportare il discorso sui contenuti principali del re- ● golamento (UE) n. 246 del 19 marzo 2013⁽⁸⁾ di cui abbiamo riferito in ● premessa. Innanzitutto, possiamo subito constatare l'inserimento ● nell'articolato - e per la prima volta - dell'obbligo della verifica, median- ● te apparecchiature di ultima generazione, dei LAG's di volume superio- ● re a 100 ml, da utilizzare durante il viaggio ai fini medici o per un regi- ● me dietetico speciale, "ivi compresi gli alimenti per neonati".

● (5) Vedi il *considerando* n. 6 del regolamento 272/2009 e il regolamento (CE) 820/2008, ● p. 4.1.1.1.f).

● (6) Vedi i regolamenti (UE) 720/2011 e 297/2010 nonché il doc. 5877/13 del Consiglio ● UE; non sono previste limitazioni per i bagagli da stiva.

● (7) Vedi il regolamento (UE) 245/2013 della Commissione; vedi anche la relazione della ● Commissione COM(2013) 0523 final, parte III. pag. 2.

● (8) Vedi anche il regolamento 245/2013 che modifica il regolamento 272/2009.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In secondo luogo, la *novella* obbliga l'effettuazione del controllo dei liquidi, al seguito dei passeggeri in transito provenienti da Stati UE e extra-UE, acquistati negli esercizi commerciali (*duty free shop*) situati nelle SRA (*security restricted areas*) di qualsiasi aeroporto (o a bordo di aeromobili) a condizione che siano sigillati negli anzidetti sacchetti STEB, che conservino all'interno la prova che l'acquisto stesso sia avvenuto in quelle predette aree ⁽⁹⁾.

Conviene altresì chiarire che, sul piano testuale, non cambia - ed è ormai un *leitmotiv* - la previsione dell'esenzione dal controllo dei LAG's di volume inferiore o equivalente a 100 ml inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità inferiore a un litro; aggiungiamo che si continua a stabilire che le anzidette sostanze debbano essere presentate ai *checkpoint* di sicurezza separatamente dal restante bagaglio a mano, anche se non saranno sottoposte allo *screening* con gli appositi "analizzatori" dei liquidi ⁽¹⁰⁾.

Sul versante del coordinamento interdisciplinare, l'impianto regolamentare sui LAG's resta, poi, del tutto indipendente dal sistema delle istruzioni, sostanzialmente analoghe *ratione materiae*, connesse alla *safety* aeroportuale e, segnatamente, il trasporto delle merci pericolose (*i.e.* prodotti liquidi accettabili in cabina) di cui è mantenuta impregiudicata l'esecuzione ⁽¹¹⁾.

In tale cornice, preme incidentalmente avvertire che, in caso di situazioni emergenziali, gli Stati membri possono ricorrere alla adozione di misure più severe rispetto alle citate norme fondamentali comuni, secondo i dettami dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 e, dunque, intervenire disponendo un inasprimento delle procedure di controllo dei liquidi e, finanche, il divieto assoluto del relativo caricamento a bordo. A ben guardare, la normativa or ora esposta, pur non presentando particolari problemi interpretativi, offre al lettore qualche spunto di critica per il modo in cui è stata formulata la definizione di LAG's che, stando alla lettera dell'enunciato, oltre a richiamare un'incompleta elencazione di ordine nomenclatorio, poco perspicuamente recita "ogni altro prodotto di analoga consistenza" (nota ENAC del 4 febbraio 2014).

(9) Vedi allegato, p. 2 che modifica il regolamento n. 185/2010 (capo 4, p. 4.1.2.2); vedi la nota illustrativa (FAQ) e il cartello informativo ENAC del 4/2/2014.

(10) Vedi l'Allegato, punto 2 che modifica il regolamento 185/2010 (capo 4 p.4.1.3).

(11) Vedi l'Annesso 18 ICAO, IATA - DGR e Regolamento aereo delle merci pericolose dell'ENAC (ottobre 2011).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Del resto, si deve riconoscere sul punto che anche la lista degli articoli proibiti non può risultare esaustiva considerata l'estesa gamma - evidentemente suscettiva di continue variazioni - degli oggetti da qualificare come vietati (*rectius*, inammissibili) e, pertanto, viene affidata *de rigueur* all'esclusivo convincimento discrezionale dello *screeener* la soluzione pratica dei casi incerti come peraltro sancito, beninteso, per ogni singola modalità di controllo (passeggeri, bagagli da stiva e merci).

Dopodiché, spostando la nostra disamina sul campo del *risk assessment*, una riflessione va sicuramente riservata al recente incremento del numero degli atti di interferenza illecita tentati nei confronti - e non soltanto - del trasporto aereo, attraverso l'utilizzazione, proprio, di esplosivi liquidi (propriamente detti e *similia*).

A titolo meramente esemplificativo, muoviamo dalla cognizione dell'allarme (datato 6 febbraio 2014) lanciato dal Dipartimento di Stato USA alle Compagnie aeree che hanno operato voli verso la Russia in occasione delle Olimpiadi di Sochi, alle precedenti note (del 6 agosto 2013) della TSA (Transportation Security Administration) che hanno preannunciato attacchi terroristici in Yemen con impiego di esplosivi liquidi - asseritamente - non rilevabili con le apparecchiature disponibili⁽¹²⁾, fino, da ultimo, all'estrema frontiera della fantasia degli odierni *kamikaze*, rappresentata dai cosiddetti B.B.I.E.D.s (*Body-Borne Improvised Explosive Devices's*), ovvero sia i congegni esplosivi improvvisati ed occultati in protesi artificiali o all'interno del corpo umano.

Al riguardo, la Commissione ha pubblicato il 26 aprile 2013 un documento⁽¹³⁾ "20 years of the single market achievements in transport", nel quale focalizzando con acuta lungimiranza la suddetta problematica, preannuncia le iniziative da assumere nel comparto della sicurezza "to keep the check relevant to the threat", e soddisfare, nel contempo, l'esigenza di poter disporre dei "latest scanners and liquid explosives detection systems".

(12) Si prevedeva l'uso di esplosivi celati in tubetti di dentifricio; in molti paesi dell'area arabica fu presa la decisione di chiudere temporaneamente anche sedi diplomatiche e consolari statunitensi.

(13) *Mobility and transport DG, page 22 "Quick and effective airports"*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E' appena il caso di sottolineare che, a livello internazionale, in occasione della 38^a sessione dell'Assemblea Generale dell'ICAO, che si è tenuta a Montreal dal 22 al 24 ottobre 2013, la tematica di cui si discute ha formato oggetto di mirati approfondimenti da parte del Executive Committee (EX/52), che ha concluso i lavori promuovendo un'azione comune degli Stati contraenti, volta giustappunto a eliminare progressivamente le restrizioni in argomento e a supportare il diritto dei passeggeri a una informazione adeguata.

Alla stregua delle suesposte premesse, ben comprendiamo la *ratio* ispiratrice del summenzionato regolamento n. 246 nella parte in cui la Commissione si è impegnata a riesaminare la "situazione" entro la fine del 2014 e a definire - *hélas*, come in precedenza⁽¹⁴⁾ - una *road map* per conseguire l'obiettivo della completa soppressione dei cennati limiti inerenti al trasporto dei liquidi entro il 31 gennaio 2016⁽¹⁵⁾.

In tale ottica, si può quindi - auspicabilmente - confidare non soltanto che vengano implementati, in maniera armonizzata e rispettando il cronogramma di azione, speciali e sofisticati sistemi capaci di assicurare un efficace controllo simultaneo di minacce eterogenee ("ad es. esplosivi solidi e liquidi") - come evocato dal regolamento (UE) n. 246/2013 - ma che, parimenti, sia incentivato lo sviluppo del fattore umano quale elemento indispensabile, *par excellence*, alla *sicurezza* dell'aviazione civile⁽¹⁶⁾.

Quanto alle esigenze nazionali, rimane, infine, un cenno per segnalare l'assoluta urgenza di integrare il manuale della formazione (allegato alla circolare SEC 5 dell'ENAC e pubblicato il 7 gennaio 2013) per l'aggiornamento del *training*, che deve essere erogato in favore dello *staff* aeroportuale interessato - *in primis*, dei supervisori e degli addetti allo *screening* dei LAG,s - con specifico riferimento all'acquisizione delle nuove metodologie di controllo e alla preparazione professionale in funzione di un impiego ottimizzato dei sistemi LEDS⁽¹⁷⁾.

(14)Vedi il regolamento 720/2011, *considerando* n. 7.

(15)Termine in cui i LEDS devono soddisfare i più elevati (n.2) *standard* di efficienza.

(16)Vedi regolamento (CE) n. 300/2008, art.3, sub2).

(17)Vedi Enac SEC 07 del 23 ottobre 2013 sul riconoscimento dei dispositivi LEDS.



THE EUROPEAN PARLIAMENT VOTED FOR THE REVISION OF THE EU LEGISLATION ON AIR PASSENGER RIGHTS

Alessandra Laconi
Teaching Assistant in Air Law and Commercial Law
Università di Bologna



On the 5th February 2014, the European Parliament voted on proposals from the European Commission to strengthen air passenger rights.

As known, the framework of the current relevant EU legislation is represented by Regulation 261/2004, entered into force in February 2004, and which establishes common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights.

Such a Regulation is now applicable to passengers departing from or arriving to an EU Member State's airport, if the operating carrier of the flight is an EU airline.

Because of the notable legal grey areas arisen as a consequence of the practical implementation of Regulation 261/2004, the European Commission, on the 13th March 2013, proposed to amend the EU legislation on air passenger rights.

On the occasion of the aforementioned recent vote, the European Parliament gave strong backing to cornerstone Commission proposals to strengthen air passenger rights. First of all, MEPs expressed their full support to intensify oversight of air carriers both by national and European competent authorities, wishing for (i) the setting of tougher requirements on national bodies in order to closely and effectively monitor the performances of airlines, (ii) the objectification of new opportu -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

nities for joint effective investigations between authorities while dealing with similar questions, and *(iii)* the provision of more effective sanc-

Moreover, the European Parliament supported the Commission's proposal to introduce a right to care for passengers after a delay of two hours, for all flights and irrespective of distance.

tions.

Furthermore, the Assembly approved the proposal to ensure that all passengers have a right to *(i)* response to their complaint within two months and *(ii)* an acknowledgement of a complaint within a week.

In order to achieve these goals, MEPs proposed the definition of a com-

In addition, the vote at issue underlined the need to guarantee passengers' right to be informed about their situation within 30 minutes after a scheduled departure, proposing the setting up of dedicated contact points in the airports to inform travellers on the circumstances of the disruption and about their rights.

In order to avoid the jeopardizing of the due protection, the European Parliament also affirmed the necessity to ensure that passengers have a right to be re-routed by another air carrier – or transport mode – in case of cancellation when the involved carrier cannot re-route them on its own services ⁽¹⁾.

mon complaint form by the Commission.

About the so called "misspelling", the Assembly agreed the need to provide a right for passengers to correct a mere spelling mistake in a name

Moreover, the analysed vote examined the questions arising from connecting flights, clarifying that rights to assistance and compensation apply if a passenger misses his/her flight because of the delay of the previous flight, specifying that such a compensation applies only where there is a delay of at least 90 minutes for the first flight.

free of charge.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Furthermore, the European Parliament underpinned the proposal to give national authorities enforcement powers over lost luggage rules, set out in the Montreal Convention; claims provisions were also improved: the form which can be filled out at airports must be accepted by airlines in event of claim. On the other hand, the vote of the 5th February 2014 showed some cases where the European Parliament's proposals differ from the Commission's, like the time threshold for compensation for delays and the need to better define extraordinary circumstances at a regulatory level. Such a clarification would reasonably take the cue from the interpretation offered by the European Court of Justice.

In addition, the Parliament proposed to impose on airlines an obligation to take insurance in case of bankruptcy or insolvency, in order to grant the passengers *(i)* to be reimbursed the cost of their tickets and *(ii)* to be repatriated if stranded.

As a response of the described vote, European airport trade body ACI Europe reiterated its support for more effective protection for passengers, underlining the unavoidable need to find the optimal balance between their legitimate expectations and the boundaries arising from business models and operating conditions of both airlines and airports.

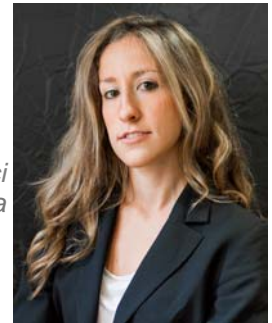
Moreover, ACI Europe called on Member States to respect the position of the European Parliament on a number of pivotal questions, including the prohibition of the "one bag rule", whereby some airlines prevent passengers from taking a reasonable amount of personal belongings on board unless they fit in their cabin bag; as known, such an arguable rule is also likely to decrease the amount of airport retail purchases.

Finally, ACI Europe encouraged the appointment of an airline representative at each airport where they operate to assist passengers when needed, and it recognized the value of airline interlining agreements for regional connectivity.

The next step of the reform course will be the Transport Council, which will take place in June: Member States are called to agree a General Approach on the revision of the Air Passenger Rights Regulation. It remains to be seen if the main purposes aiming the reform, *i.e.* *(i)* clarify grey areas, *(ii)* simplify complaint handling procedures, *(iii)* better coordination of enforcing policies and *(iv)* ensure a realistic financial cost will be realized in the new Regulation.



OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUI COSTI MINIMI DI AUTOTRASPORTO



*Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna*

- Come segnalato nei precedenti numeri della rivista, nel marzo 2013 il TAR del Lazio, pronunciandosi parzialmente sui ricorsi presentati dalle principali organizzazioni imprenditoriali italiane contro le determinazioni sui costi minimi di esercizio adottate dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, ha rimesso, in via pregiudiziale, la valutazione dell'art. 83 *bis* della legge n. 133/2008 innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea.
- In particolare, il TAR ha richiesto alla Corte di Giustizia europea la propria interpretazione: i) sulla compatibilità del regime italiano con i principi di libertà di concorrenza, libera circolazione delle imprese e della libertà di stabilimento e di prestazione di servizi sanciti dall'ordinamento comunitario; ii) sulla possibilità di limitare tali principi in relazione ad esigenze di salvaguardia dell'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale; ed infine, in caso di risposta affermativa dei predetti quesiti, iii) sulla possibilità di rimettere ad accordi di settore o ad organismi rappresentativi degli operatori economici privati, la determinazione dei costi minimi di esercizio.
- Nello studio della vicenda la Corte di Giustizia del Lussemburgo si è avvalsa del contributo della Commissione europea.
- La Commissione, con parere dell'agosto 2013 ma reso pubblico solo di recente, dopo ampia disamina del quadro normativo comunitario ed italiano relativo alla prestazione dei servizi di autotrasporto e delle regole per la sicurezza stradale, ha espresso le proprie osservazioni individuando due possibili risposte ai quesiti posti del Tar del Lazio.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La prima soluzione individuata della Commissione, legittima l'Osservatorio sull'attività di autotrasporto, quale organismo rappresentativo degli operatori del settore, a determinare i costi minimi, a condizione che *"l'enunciazione di criteri da parte della legge sia sufficientemente precisa per garantire che i rappresentanti dei vettori e dei committenti perseguano effettivamente gli interessi pubblici prefissati e sussistano in capo ad un ente pubblico quale il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un controllo ed un potere di decisione in ultima istanza"*.

Tale ipotesi, tuttavia, risulta ad oggi superata per effetto delle modifiche nel frattempo apportate all'articolo 83 *bis* della legge n. 133/2008 e del passaggio delle competenze a determinare i costi minimi di esercizio dall'Osservatorio (peraltro abolito con la soppressione della Consulta) al Ministero dei Trasporti.

Con la seconda risposta, alternativa alla prima, la Commissione constata che *"l'articolo 49 del Trattato UE osta ad una normativa quale quella stabilita dall'art. 83 bis del decreto 112/2008 nella misura in cui essa impone in sostanza una tariffa minima per l'autotrasporto in conto terzi, a meno che non ne sia accertata la proporzionalità al fine di perseguire motivi imperativi di interesse generale quali la sicurezza stradale e la qualità dei servizi"*.





La Commissione individua, pertanto, una possibile eccezione all'apparente incompatibilità dei costi minimi rispetto alla normativa comunitaria laddove essi siano giustificati da una superiore esigenza pubblica, qual è appunto quella di garantire la sicurezza sulla strada e la legalità nel trasporto.

Su tale aspetto dovrà, quindi, pronunciarsi a breve la Corte di Giustizia dell'Unione europea stabilendo, in via definitiva, se i costi minimi siano da considerarsi quali *"tariffe minime"* contrarie all'ordinamento comunitario, oppure rivestano un interesse generale volto a migliorare la sicurezza stradale risultando, pertanto, legittimi nel panorama normativo europeo e nazionale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

-  Workshop ANIA - Recenti sviluppi in tema di responsabilità civile nel settore del trasporto aereo ed aspetti assicurativi
Milano, 29 aprile 2014 - ANIA
-  Il trasporto internazionale - Istituti giuridici, diritti ed obblighi delle parti, spunti pratici per gli operatori
Milano, 19 maggio 2014 - NH President, Largo Augusto 10
-  IUAJ Annual General Meeting
Berlino, 1 - 5 giugno 2014
-  AIDIM - Crisi economica e mercato dello Shipping
Genova, 9 giugno 2014 - via XX settembre 44 Palazzo della Borsa



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
David Gasson
Sean Gates
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Alessandro Morelli
Claudio Perrella
Massimo Nicola Spadoni

HANNO COLLABORATO

Rocco Bozzelli
Isabella Colucci
Massimo Fiasella Garbarino
Alessandra Laconi
Doriano Ricciutelli
Peter van Blyenburgh

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Conservatorio, 15 - 20122 Milano
tel. 027764.290 - 027764.272
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

Cristina Castellini
ANIA Direzione Centrale Vita, Danni e Servizi
Responsabile Trasporti e Aeronautica