

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 2013 - N. 2 anno III

Marine

- | | |
|---|----|
| IUMI's recent developments: the Political Forum activity
di <i>Alessandro Morelli</i> | 3 |
| Reading mixed signals in the marine insurance market – A crucial task
di <i>Patrizia Kern Ferretti</i> | 13 |
| Ulteriori brevi note in margine al d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi
di <i>Alfredo Dani</i> | 18 |

Aviation

- | | |
|---|----|
| A very good year for safety
by <i>Flight International</i> | 23 |
| Trasporto aereo: nuove misure per una maggiore tutela dei passeggeri
di <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i> | 27 |

Transport

- | | |
|--|----|
| Costi minimi di trasporto: limiti di applicabilità della normativa
di <i>Isabella Colucci</i> | 30 |
|--|----|



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Amsterdam ha ospitato gli Spring Meetings dello IUMI il 17 e 18 marzo.

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.



I UMI'S RECENT DEVELOPMENTS: THE POLITICAL FORUM ACTIVITY

Alessandro Morelli

IUMI Member of the Executive Committee

The International Union of Marine Insurance (IUMI) is a professional body which represents national and international marine insurers and considers issues of interest to the worldwide marine insurance industry.

IUMI is undergoing an important process of reorganization (the so-called "IUMI 2015 project"), with the aim of adapting its structure and functioning to the current challenges in order to become more efficient. Within the scope of this adaptation to a changed world, an increasing focus is being attributed to the lobbying activity, by which IUMI promotes its members' interests with international organisations and international specialised media.

To help in this activity, IUMI Executive Committee established in May 2012 a new Committee - the Political Forum - tasking it with the responsibility of identifying and monitoring issues of interest to the global marine insurance industry and proposing possible actions and IUMI positions wherever appropriate.

This is the context in which the Political Forum "Long List" has been created, by gathering into one single document a list of 17 topics.

These are grouped into 3 sections, according to the type of action IUMI intends to put in practice in respect of each of these topics. The different types of action are "Action", "Support" and "Monitor & Inform" which distinguish the different approach which is recommended by the Political Forum to the IUMI Executive Committee for further action.

These topics can be considered as the hottest ones at the moment for the maritime industry and for each of them a brief description is given here below, knowing that the so-called "Long List" is intended to be a dynamic one, open to new issues and to updates of the current ones.



ACTION RECOMMENDED

Container ship safety

The weight of a container has to be known if it is to be transported safely, and misdeclaration of container weights (and contents) is a recurring safety problem.

This applies equally to road, rail, brown and blue water transport.

The IMO Sub-Committee on Dangerous goods, Solid cargoes and Containers is examining the possibility of requiring mandatory verification of gross weight of containers by way of amendment to the SOLAS Convention.

Beside the container weight issue, another problem concerns the adequacy of fire fighting capacity on board large container ships, and this more particularly in face of the increasing dimension of these large ships.

IUMI supports measures aimed to improve the monitoring of containers and their contents and is in favour of a system of mandatory international measures to verify container weights as well as scanning their contents.

European regulation

The EU is working to establish regulations concerning the insurance industry, such as Solvency II or aimed at further enhancing safety at sea and the environment safeguard.

The old Land & Maritime Transport Technical Committee within Insurance Europe (IE, formerly CEA) was terminated in 2008, and since then marine insurance has not had enough relevance within IE, which is today the main spokesperson for insurance in the European Union and a well recognized insurance voice in Europe.

IUMI cannot be member of one of the existing international associations such as International Network of Insurance Associations (INIA) or Global Federation of Insurance Associations (GFIA), so discussions are in progress between IUMI and IE in order to assess what role IUMI could play in the face of EU authorities.



EU Offshore Safety Regulation

The EU proposed in October 2011 a Regulation on the safety of offshore oil and gas prospection, exploration and production activities aiming amongst others to extend the scope of the Environmental Liability Directive (ELD) to include “all waters under the jurisdiction of the Member States” and mandating financial security.

Some suggestions of the Regulations are considered by the Insurance industry as impracticable, and IUMI has expressed to the European Commission and European Parliament decision makers its view concerning the practical implications and impracticalities of extending ELD.

Port of refuge

Current practice concerning port of refuge in general is a concern to insurers.

Following the “*Flaminia*” incident, the German Shipowners’ Association has announced an initiative through ECSA to secure port of refuge for vessels in need. If and when the German Shipowners’ Association decide to start an action together with ECSA, IUMI will consider possible support/follow-up.

ECA and Low Sulphur Fuels

Compliance with new cleaner-burning fuel oil standards (that came into force in the North American Emissions Control Area - ECA on 1st August 2012 and will come into force in European ECAs as of 1st January 2015) causes some concern in terms of:

- availability of low-sulphur fuel,
- the actual content of such fuel and
- the effect it will have on existing equipment on board.

Machinery damage is by far the most frequent cause of loss in marine insurance, and the numbers are likely to increase with the introduction of low sulphur limits.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

While engine and boiler makers have issued recommendations on how to adjust their equipment to the new situation, the question remains who will take responsibility to ensure and approve that the vessels can safely operate on the new fuels required in the future.

IUMI raised the need for more class involvement with IACS, who replied that additional information was required to understand the causes and conditions that contribute to the actual development of these incidents.

IUMI recognizes that at this moment in time there is no statistical proof that the machinery claims frequency increased because of the low sulphur requirement and will insist on the need of class involvement for testing the performance of existing fuel systems on board in order to ensure the engines or boilers are supplied with fuel they can safely operate on.

SUPPORT RECOMMENDED

Passenger & Cruise Ships' Safety in the wake of "Costa Concordia"

Following the "Costa Concordia" casualty 13 January 2012, calls have been made for new stricter regulations to avoid groundings, rapid capsize and catastrophic loss of buoyancy and stability

A more efficient regulatory framework to further reduce the risk of incidents is welcomed by the marine insurance industry. The Maritime Safety Committee (MSC) adopted at its 90th session in May 2012 a resolution with recommended interim measures to enhance passenger ship safety, with specific focus on a standard method for evaluating cross-flooding arrangements, the development of guidelines for the approval of damage stability modules for safe return to port; and further work on the damage stability regulations for ro-ro passenger ships.

IUMI will support initiatives for more efficient regulation at IMO, pending that all views have been taken into consideration, including the Italian accident report and the opinion of IACS.



Liquefaction of cargoes

Due to recent catastrophic total losses of bulk carriers, including tragic loss of lives, and near misses due to liquefaction of certain bulk cargoes with excessive and/or unduly high moisture content, several maritime organisations, IUMI included, have taken an active position in the development of a more efficient regulation through the IMO.

The IMO Sub-Committee on Dangerous goods, Solid Cargoes and Containers (DSC 17) agreed in September 2012 to a draft amendment to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, including a nickel ore schedule, and relevant draft guidelines.

The draft texts will be submitted to the Maritime Safety Committee (MSC), for adoption at its 92nd session in June 2013.

With regard to iron ore fines, the Sub-Committee discussed the report of a correspondence group, providing a new individual schedule for iron ore fines, and the correspondence group was instructed to finalize the draft schedule and test methods for iron ore fines, for discussion at the next DSC session in September 2013, with a view to incorporating the iron ore fines schedule in the next set of amendments (03-15) to the IMSBC Code.

In the meantime, the Sub-Committee agreed to update DSC.1/Circ.66 on carriage of iron ore fines, so that it would continue to be applied until the finalization of the schedule.

The circular explains the dangers of liquefaction of iron ore fines and advises competent authorities, shippers and Masters to take into account the relevant section of the IMSBC Code.

The Sub-Committee also invited Member States, inter-governmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with IMO to make available to the Organization detailed technical information on incidents or casualties resulting from liquefaction.

IUMI will support industry initiatives as appropriate for a more efficient regulation and will monitor and inform the membership.



Arctic Sailings

As ice conditions make Arctic sailings a relevant option for more commercial vessels transiting between Europe and Asia and the number of cruise ships in polar waters are on the rise, a mandatory code for ships operating in polar waters is discussed by the IMO.

Ice conditions, the role of class, ship design, remoteness, support networks, availability of icebreakers, and experience and training of crew are amongst the relevant issues for underwriters in assessing this risk.

IUMI will support the implementation of a mandatory Polar Code, participate in relevant IMO WG, monitor, inform and educate the IUMI membership.

In particular it will request assistance from the Russian member association to monitor and inform on national regulations for transit corridors, port of refuge, rescue & preparedness, ice breakers and so on.

Paris MOU Ship Risk Profile

The Paris MOU new inspection regime, which became effective as of 1st January 2011, is built on two fundamental principles:

- Ship Risk Profile (Low – Standard – High), and
- Company performance.

The Ship Risk Profile in particular is a useful indication for underwriters' risk assessment, but requires the use of a "ship risk profile calculator" and a "company performance calculator", which would not be of immediate use for stakeholders, in particular for marine underwriters. Hence, it would be helpful if the information was integrated on Equasis under key indicators (ship info page).

Equasis would be available to this, while Paris MOU so far has been reluctant.

IUMI sent a formal request to Paris MOU to release the Ship Risk Profile to Equasis and will follow the same development as concerns Tokyo MOU, who is close to introduce a similar New Inspection Regime.



MONITOR AND INFORM RECOMMENDED

Piracy

BMP4 (Best Management Practices, version 4), use of armed guards, UN and IMO guidelines, national regulations, and legality of payment of ransoms are some of the issues still very much on the agenda.

This is mostly due to the situation created by Somalia based pirates, but a recent escalation of incidents has also been noted outside Nigeria.

IUMI has had an active and direct influence on the drafting of the current IMO guidelines, which have the force of public international law where incorporated by contract or by national law.

There is also a move from UK and US sources to push underwriters to mandate and / or incentivize BMP.

Mandating however is not possible due to a) the nature of BMP, not being an underwriting document and full of subjectivities and b) competition law.

In particular, the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) on board of ships and the accreditation of private security companies allowing the deployment of privately contracted armed security personnel onboard are the key topics

IUMI will continue monitoring and inform IUMI membership, strongly support implementation of BMP4 and welcome international standards for PMSCs

Sanctions

Sanctions specifically targeting marine insurance have created uncertainty among insurers and their clients, as illustrated by the recent EU legislation which raised considerable uncertainty around the use of Iranian bunker fuels and lube oil.

Specific USA and EU legislations tighten up on previously legitimate trades to Iran and several markets have issued optional sanction clauses to comply with these new regimes.



IUMI will monitor and inform its membership of any new developments; especially concerning Iran and Syria and measures directed towards the (marine) insurance industry.

Theft prevention / safe and secure parking places

EU started in a 2009 study that each year direct and consequential claims arising to an amount of 8 billion EUR are caused by theft from means of transport. However, the fact remains that there are far too few parking areas and especially far too few secured parking areas.

At the same time, the perpetrators are acting more and more in an organized way.

Both for cargo and forwarders' liability insurance, only effective loss prevention measures make some types of transport insurable.

As this issue is well dealt with by some national association (Italy in particular), IUMI will refer to updates on their web sites for most recent information and share information between IUMI member associations.

Ballast water

The 2005 Ballast Water Management (BWM) Convention is due to come into force (entry into force will take place 12 months after ratification by 30 States, representing not less than 35% of world merchant shipping tonnage. To date, 36 States have ratified the convention, representing 29.07% of world tonnage).

There are today 28 type-approved ballast water management systems available, but very few have been fitted and there is a concern insurers will have to pay for failed new and relatively complex technologies without a proven track record.

In the U.S., insured vessels will no longer face multiple state law requirements with the Vessel Incidental Discharge Act establishing uniform standards for ballast water and other discharges from commercial vessels that are also more in line with international standards.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IUMI will continue to monitor progress of U.S. legislation and monitor implementation of BWM Convention and performance of approved technologies.

Mandatory Energy Efficiency measures

The energy efficiency design index (EEDI) that will become mandatory in 2013 has raised some safety concerns in respect of its secure implementation through the use of safe technologies.

IUMI will monitor and inform on outcome of the MEPC guidelines discussion.

YAR 2012

The CMI is planning a revision of the 2004 York-Antwerp Rules to be known as York-Antwerp Rules 2012.

IUMI will monitor and inform on the outcome of the CMI discussions and further progress.

Rotterdam Rules

The United Nations Convention on contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – the “Rotterdam Rules”, establishes a uniform legal regime governing the rights and obligations of shippers, carriers and consignees under a contract for door-to-door carriage that includes an international sea leg.

The Convention builds upon, and provides a modern alternative to, earlier conventions relating to the international carriage of goods by sea, in particular, the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels, 25 August 1924) (“the Hague Rules”), and its Protocols (“the Hague-Visby Rules”), and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 31 March 1978) (“the Hamburg Rules”). The Rotterdam Rules provide a legal framework that takes into account the many technological and commercial developments that have occurred in maritime transport since the adoption of those earlier conventions, including the growth of containerization, the desire for door-to-door carriage under a single contract, and the development of electronic transport documents.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The Convention provides shippers and carriers with a binding and balanced universal regime to support the operation of maritime contracts of carriage that may involve other modes of transport.

IUMI will monitor and inform on the ratification process; status updates are available from: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

So far 24 States have signed the Convention but only 2 ratified (20 required for entry into force, Norway and Denmark currently preparing ratification and legislative implementation once one or two major States have ratified).

Standardization of Exchange Format in Marine and Transport Insurance

AFNOR submitted in October 2011 a proposal to the European Committee for Standardisation (CEN) for the creation of a new CEN Project Committee on "Exchange format in marine and transport insurance" (PC418).

After a first draft and further discussions, a new draft was proposed in October 2012, with a modified title and scope, pointing out the administrative purpose of the project, which is limited to a Technical Specification (not Standard), that will not have an impact on competition in markets.

The ensuing discussions maintained doubts about the opportunity of going further with the project.

IUMI will not recommend any European regulation of what is essentially a global industry, and emphasizes the importance of not disrupting competition and normal business flow through such standards.

Consequently, it will only monitor developments with no additional follow-up necessary based on the new draft title and scope.



READING MIXED SIGNALS IN THE MARINE INSURANCE MARKET - A CRUCIAL TASK

Patrizia Kern Ferretti

Chairman IUMI Facts & Figures Committee

The direct marine insurance market going through a complicated phase, with mixed signals. Data collected by the International Union of Marine Insurance (IUMI) indicates that market is actually growing, with global marine premiums 7.3% higher in 2011, at \$31.9 billion.

Facts & Figures
Country data collection 2012 – 2011 Premium



Premium volume of all countries covered in 2011:
31.9 billion USD

***IUMISAN DIEGO2012**

10/1/2012 5

However, some major losses (including but not limited to the Costa Concordia) have not had a hardening effect on market conditions, and re/insurers continue to build a presence in a market already intensely competitive and with excess supply.

All the same – the numbers we see at IUMI's Fact and Figures Committee are troublesome. For marine insurance market participants, a good reading of the signals is, more than ever, critical.



Economic activity still bumping along the bottom. Manufacturing activity slowed further in 2012, and although there are some recent signs of stabilization recessionary conditions returned in Europe as fiscal austerity hit spending and confidence. Nonetheless, there's optimism that global recovery will regain momentum; but it depends on a US self-sustained recovery gaining traction, plus a policy-led rebound in emerging market economies (EME).

Macroeconomic environment



Recessionary forces
in Europe have
intensified

Emerging economies
generally faring
better than
developed

Economic recovery in
US continues



Global economy has slowed; policy easing underway and more stimulus may be required to kick-start growth.

 IUMISAN DIEGO2012

10/1/2012 8

While we wait for a broad recovery, developing economies remain the key engine of world growth. With the (public and private sector) debt overhang likely to constrain aggregate demand in developed countries, growth in EMEs (especially emerging countries in Asia) is essential to a global recovery.

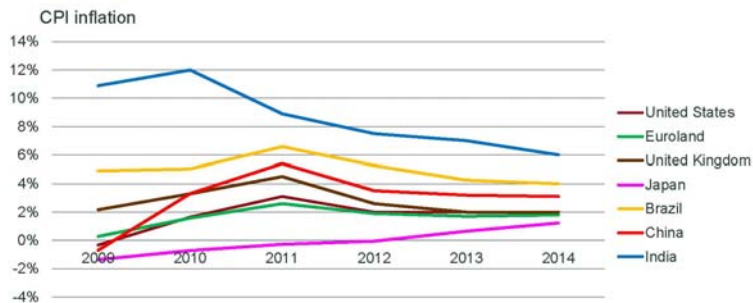
Amidst the uncertain horizon, inflation is expected to continue to recede, at least in the near-term. Given the extent of economic slack in the major economies, inflation is likely to remain relatively subdued despite elevated commodity prices. In a related topic, short term interest rates in the major economies remain very low and are not set to rise anytime soon.



Macroeconomic environment



Inflation (CPI) forecasts



➔ Inflation likely to remain well contained (despite recent food price rises).

Source: Swiss Re Economic Research & Consulting

* IUMISAN DIEGO 2012

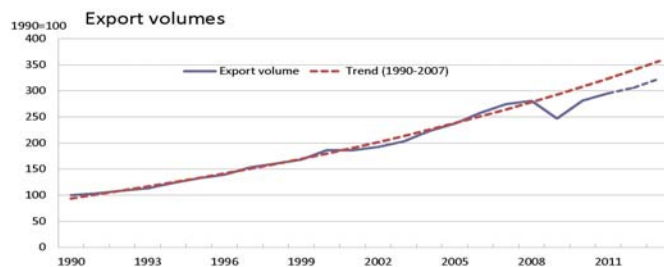
10/1/2012 12

Not surprisingly, the level of world exports (Merchandise Exports vs. Premium Volume) remains since 2009 well below the 1990-2007 trend; and the figures for 2012 and 2013 are unlikely to signal a shift in momentum.

Macroeconomic environment



Volume of world merchandise exports



➔ GDP is to slow further which will keep the level of world exports well below pre-crisis trend

Source: WTO Secretariat

* IUMISAN DIEGO 2012

10/1/2012 14



Agriculture prices have eased more recently. Compared with other commodities, agricultural prices are often affected by supply factors. As a prime example, the effect of the 2012 drought in the US has pushed corn prices higher.

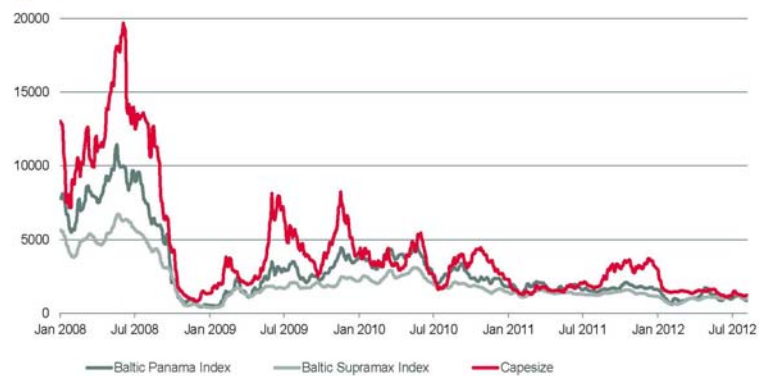
Industrial metals show a somewhat different scene, thanks to underlying industrial demand which is supporting commodities like copper and rubber.

Now, what about freight rates?

Shipping Market



Freight Rates



... and freight rates remain low.

Source: Bloomberg

***IUMISAN DIEGO2012**

10/1/2012 20

They are still weak and subdued, reflecting the persistent effect of excess shipping capacity. And yet, demand for transport (Seaborne trade) has recovered. The Institute for Shipping Analysis estimates that by 2009-2010, total seaborne trade (including bulk metric tons – both dry and liquid - general cargo and container tons) was already back in pre-crisis levels and the outlook is one of steady growth until 2015, when it might reach 11 million tons.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In the meantime and in reaction to the crisis, trade flows in 2011 show interesting – but not surprising— figures. WTO data show that intra-region trade in Europe still takes the lion's share with 26.2% of WT; and Asia is second place with 16.4%. In inter-region trade, flows from Asia to Europe and from Asia to North America, take places 1 and 2 with 5.2% WT and 5.1% WT, respectively.

The Port Activity Indices have also risen since their ebb in 2009; and bulk has been particularly strong, according to Institute of Shipping Analysis/HIS Fairplay.

A few words about Cargo exposure are in order, especially in the aftermath of Sandy, which struck on the evening of the 29th October 2012 southwest of Atlantic City, N.J.

Sandy is estimated to be largest marine industry loss in history due to the logistical infrastructure in New York, New Jersey and Connecticut.

Total insured losses estimated between range US\$ 20 - 25 billion from Sandy, with the marine (re)insurance community taking a potential US\$ 2 - 3 billion bill.

Marine underwriters of coffee and cocoa took big hits due to the storage of the commodities in International Coffee Exchange- approved warehouses in New York and New Jersey. However, a big portion of the overall bill is also attributable to cars losses.





ULTERIORI BREVI NOTE IN MARGINE AL D.LGS. 28 GIUGNO 2012 N. 111 DI ATTUAZIONE DA PARTE DELL'ITALIA DELLA DIRETTIVA 2009/27/CE DEL 23 APRILE 2009 SULL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DEGLI ARMATORI PER CREDITI MARITTIMI

*Professor Alfredo Dani,
Università degli Studi di Genova*

Il provvedimento normativo di cui al titolo è stato già commentato – da par suo – dal prof. Francesco Berlingieri nel precedente numero di questa *Rivista*. Da par suo, si badi, non solo per l'abituale acutezza del commento, ma anche per la signorile *nonchalance* che lo ha indotto a limitare le sue note critiche a nove (!) punti soltanto, graziando, così, il provvedimento da altri possibili e seri rilievi.

Dichiaratamente, il decreto in esame è stato adottato d'urgenza allo scopo di evitare all'Italia le conseguenze di una ennesima procedura di infrazione. Infatti, la Direttiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per crediti marittimi, prevede (art. 9) la propria attuazione da parte degli Stati membri anteriormente al 1° gennaio 2012; a giugno 2012 il termine era scaduto, quindi, da sei mesi e la inevitabile procedura di infrazione stava seguendo il suo corso.

Certo, dare attuazione ad una direttiva che, come la 2009/20/CE, presupporrebbe l'entrata in vigore per lo Stato membro della Convenzione sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi ("*Maritime Claims*"), 1976, così come modificata dal Protocollo, 1996, può creare imbarazzanti problemi quando lo Stato membro – nel nostro caso, l'Italia – abbia omesso di ratificare l'uno e l'altro strumento internazionale, o di aderirvi.

Per vero, il nostro Paese si era – tardivamente – dato la L. 23 dicembre 2009, n. 201, "recante adesione della Repubblica italiana al Protocollo di modifica della Convenzione del 1976". Tale legge è rimasta lettera morta poiché ad essa non ha fatto seguito il deposito dello strumento di adesione, né (tanto meno) l'emanazione delle norme di attuazione nei termini previsti dalla delega al Governo.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

A delega scaduta, il Governo ha ritenuto di poter rappazzare la situazione di inadempienza che si era venuta a creare attraverso un provvedimento, evidentemente tirato giù in tutta fretta (il D. Lgs. oggetto di queste note) da estensori forse non del tutto addentro alla problematica oggetto della loro attenzione.

Al primo impatto, infatti, con il D. Lgs. N. 111/2012, chi scrive si era addirittura chiesto se gli estensori del medesimo fossero pienamente consci della circostanza che l'Italia non era parte, non avendo mai depositato lo strumento di adesione, della Convenzione del 1976 come modificata dal Protocollo, 1996.

Un esame della Relazione introduttiva, della Relazione tecnica, della Analisi dell'impatto della Regolamentazione (AIR), della Relazione tecnico normativa e del Documento indicante elementi di valutazione per la compatibilità con l'ordinamento dell'Unione Europea (reperibili in rete) avvalorava il sospetto che, quanto meno, un po' di confusione vi sia stata.

Se, infatti, nella Relazione illustrativa leggiamo “...la predetta delega, purtroppo risulta scaduta da tempo e non è risultato possibile dare attuazione alla Convenzione del 1976. Pertanto, in sede di definizione [sic!] dei crediti oggetto dell'assicurazione obbligatoria e dei limiti della stessa, che la direttiva rimanda espressamente alla Convenzione del 1976, si è proceduto ad una trasposizione [sic!] degli stessi direttamente dalla Convenzione stessa piuttosto che operare un rimando alla stessa che non ha valenza nel territorio italiano (...)”, nella AIR, a pag. 1, scopriamo, fra altre peculiarità, che “...la legge 201/2009 ha reso esecutivo su tutto [tutto?] il territorio della Repubblica Italiana il Protocollo di Londra del 2 maggio 1996 che modifica la precedente Convenzione internazionale firmata a Londra il 19 novembre 1976.”, e nel documento di valutazione di compatibilità UE leggiamo che l'Italia avrebbe aderito (al Protocollo e, conseguentemente, alla Convenzione così come modificata dal medesimo) e quindi sarebbe “...Parte della Convenzione nel testo modificato dal Protocollo”.

Coerentemente, la Relazione tecnico - normativa (Parte I, 1. OBIETTIVI E NECESSITÀ DELL'INTERVENTO NORMATIVO. COERENZA CON IL PROGRAMMA DI GOVERNO) ci informa che “...La necessità di emanare lo schema di decreto legislativo che si propone è dettata dalla inadeguatezza dell'attuale normativa prevista dal codice della navigazione in materia di



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

responsabilità degli armatori per i crediti marittimi, come definiti dalla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) del 1976, come modificata dal Protocollo del 1996, alla quale Italia ha aderito con la legge 23 dicembre 2009 n. 201 (l'evidenza è nostra). Analoga categorica affermazione si rinviene subito dopo (2. ANALISI DEL QUADRO E NORMATIVA NAZIONALE).

Senza insistere oltre sui travisamenti in cui sembrano essere incorsi gli estensori, non possiamo non rilevare un paio di caratteristiche del Decreto sulle quali, probabilmente, il primo commentatore ha scelto di non soffermarsi.

Così il Decreto, nel definire "Assicurazione" (art. 2, c.) parla de *"il contratto di assicurazione, con o senza franchigie, avente per oggetto la copertura della responsabilità dell'armatore in relazione ai crediti di cui all'articolo 4"* in evidente scostamento rispetto alla Direttiva, che consente (sulla scorta delle *Guidelines* IMO A 21/Res. 898 del 4 febbraio 2000) anche l'"*autoassicurazione comprovata*" o garanzia finanziaria che *"offrano condizioni di copertura analoghe"* (art. 3 b) quale alternativa ammessa all'assicurazione tradizionale.

Inoltre, all'art. 9 (*"Diritto speciale di prelievo"*) leggiamo con preoccupazione: *"Il diritto speciale di prelievo di cui agli articoli 7 e 8 è l'unità di conto del Fondo monetario internazionale come attestata dal Ministero dell'economia e delle finanze alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo"* (l'evidenza è nostra).

Se ciò significasse che il valore del DSP in moneta di pagamento viene fissato con atto amministrativo, una volta per tutte, si perderebbe completamente la preziosa e ben nota funzione di mantenimento dei valori nel tempo, che è propria delle monete o unità di conto quale è il diritto speciale di prelievo; e si porrebbe l'ordinamento italiano in netto contrasto con la Convenzione LLMC che dispone, all'art. 8, che *"... The amounts mentioned in articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given"* (anche qui l'evidenza è nostra).

Per concludere, l'ostilità del nostro Paese verso normative uniformi di limitazione della responsabilità armatoriale è cosa antica.



● Torna alla memoria la nota polemica, madre di gustosi e coloriti quanto dotti dibattiti in margine alla – non a tutti gradita – matrice anglosassone di quei testi.

● La peculiare normativa domestica di limitazione del debito armatoriale (artt. da 275 a 277 cod. nav., integrati dalle norme procedurali relative all’attuazione della predetta limitazione, artt. da 620 a 642 cod. nav.) nasce da quella remota polemica.

● Molti anni sono trascorsi. Il nostro sistema codicistico di limitazione del debito armatoriale ha avuto poche occasioni di applicazione, prevalentemente in ordine a sinistri riguardanti traffici minori, anche perché fuori Italia viene prevalentemente applicata la *lex fori* e non la legge nazionale della nave (come, invece, il legislatore del 1942 avrebbe auspicato). Del resto, la navigazione marittima, da sempre a vocazione internazionale, vede oggi e da tempo le navi italiane coperte da assicurazioni che seguono le regole inglesi (si veda la “*Polizza Camogli*”, 1988) ivi comprese quelle condizioni assicurative che presuppongono l’applicazione dei sistemi di limitazione che l’Inghilterra ha da tempo recepito.

● La Convenzione LLMC, 1976, aggiornata dal Protocollo, 1996 - che peraltro non ne stravolge l’impianto originario - ha rivoluzionato i tradizionali schemi, focalizzando il proprio ambito di applicazione non più sulla protezione di un determinato soggetto (il “*Propriétaire de navire*”) bensì sul tipo di crediti (“*Maritime Claims*”) che appariva opportuno consentire di limitare, anche allo scopo di favorire una ottimale copertura assicurativa. Se si eccettuano le rimostranze di chi, legato alla tradizione, lamentava che “*...le système ne correspond plus à rien*”, il nuovo sistema uniforme ha ottenuto un considerevole successo di ratifiche e di adesioni.

● In questo contesto l’atteggiamento Italiano non è né comprensibile né giustificabile. Sono state necessarie le pressioni comunitarie perché l’Italia si attivasse in vista del recepimento della Convenzione LLMC 1976/1996; nonché della collegata normativa comunitaria in materia di assicurazione obbligatoria; con quali risultati si è visto.

● Sembra a chi scrive che con il Decreto che si commenta l’Italia non abbia adeguatamente sanato l’infrazione di cui all’instaurata procedura (di cui chi scrive non conosce lo stato attuale).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Ciò non solo a causa delle peculiari caratteristiche di detto Decreto ma anche, e soprattutto, poiché non ha senso immaginare la ricaduta assicurativa di un sistema di responsabilità derivante da normative uniformi non oggetto di ratifica o di adesione e, pertanto, estranee al nostro ordinamento (se non per la loro introduzione, a pezzi e bocconi, quale diritto interno).

● Infine, chi scrive non vuole e non si permette di azzardare suggerimenti al nostro Governo e/o al nostro Legislatore; si limita quindi a rilevare come l'unico rimedio alla situazione, ai limiti del grottesco, che si è venuta a creare appaia essere l'adesione, nei più rapidi tempi possibili, da parte dell'Italia alla Convenzione LLMC 1976/1996, rimandando ad un momento successivo (ove troppo difficili da articolare...) le norme di attuazione.

● Solo successivamente (o contestualmente) sarà possibile, previa rimozione del Decreto in commento, formulare un idoneo provvedimento in ordine all'obbligo assicurativo, come l'Unione Europea ci chiede e ci impone.





A VERY GOOD YEAR FOR SAFETY

Flight international/www.fightglobal.com

We thank Murdo Morrison, Editor of the magazine Flight International for allowing the publication of the article

World airline safety in 2012 was exceptionally good whichever way the statistics are cut, particularly in terms of accident rates and in simple accident numbers. Flight International figures show there were 21 fatal airline accidents in 2012, resulting in a total of 425 fatalities. This compares with respective figures of 32 and 514 in 2011, and that year itself had, at the time, a best-ever result.

Flight International's comprehensive statistical methodology produces figures that vary slightly from other sources even if they tell the same story.

They take into account all fatal airline accidents that involve Western or Eastern- built aircraft, and also include aircraft of all weights, sizes and engine types, in both passenger and non-passenger airline operations. Senior safety analyst Paul Hayes at Flight- global consultancy Ascend has warned, however, that this excellent rate is probably "a bit of a fluke", and that the figures for this year - 2013 - may turn out to be less stellar, without indicating a reversal in real airline safety. In other words, 2012 is likely to appear as a conspicuous spike on the safety performance graph.

Hayes explained that a single year's airline accident statistics, particularly now when there are so few fatal or serious airline accidents, is not statistically significant except when considered as part of a longer-term trend.

Nevertheless, he added, 2012 has reinforced a generally favourable trend in an emphatic manner. Ascend's Special Bulletin, which provides a comprehensive initial analysis of airline safety performance in 2012, says: "2012 was another good year for safety, with the fatal accident rate dropping from about one per 1.4 million flights overall in 2011 to one per 2.3 million flights in 2012.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

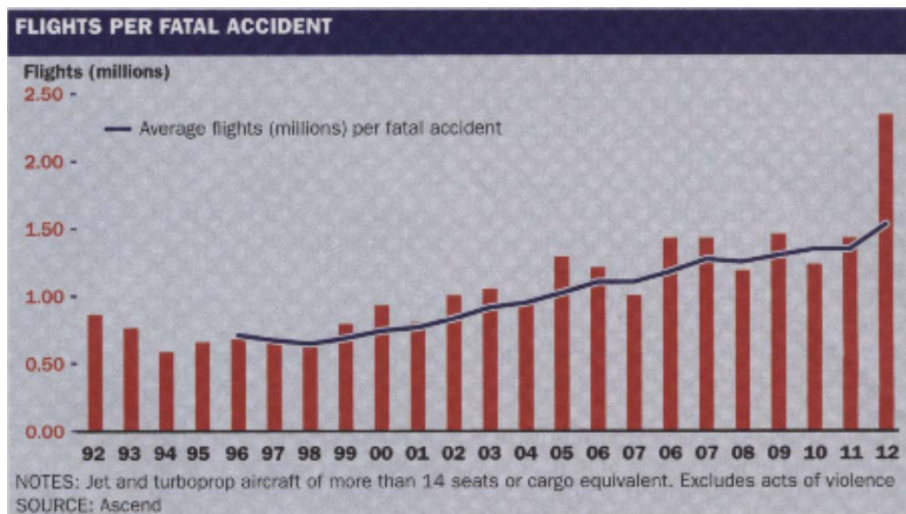
On this basis, 2012 was certainly the safest year ever and, on the face of it, 65% safer than 2011, which itself had been labelled 'the safest year ever'.

However, unfortunately, we do not believe that the world's airlines have suddenly become this much safer and 2012's accident rate, perhaps, should be considered more of a fluke than the new norm."

The logic behind this reasoning is simple. The Ascend figures imply that 2012 was almost twice as safe as 2011, but since the industry did not implement any safety measures that could account for such a dramatic improvement over that two-year period, the conclusion is that the 2012 figures are an aberration, and that the 2013 figures, when reviewed in a year's time, are likely to look like a step backward.

This is perhaps best illustrated on the bar chart showing the accident rates each year since 1990, displayed as the number of flights per fatal accident - the bar for 2012 stands out as an exception.

Ascend has also assessed 2012 as the insurance industry sees it: "We currently estimate that the cost of incurred airline hull and legal liability losses for 2012 is about \$1,008 billion. This is some \$280 million less than in 2011, when losses estimated at \$1,285 billion were incurred, and \$800 million less than the estimated \$1.8 billion of premium written during the calendar year."





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● As in recent years, 2012 accidents were almost all precipitated by pilot misjudgement or mismanagement, even if associated with difficult conditions.

● As a leading article in Flight International's stated: "Pilots are the system's goalkeepers, but the system keeps banging own goals past them. The solution can only be a fundamental review of the knowledge and skills needed by the modern airline pilot - but, troublingly, no such review is happening."

● Individual organisations such as the Royal Aeronautical Society and the Flight Safety Foundation may be studying the subject of how pilot training needs to be improved, but regulators are showing little interest in mandating change, especially on a global basis, even though ICAO would like to see it.

● In early December 2012, IATA released figures that harmonised with those from Ascend, although they used a slightly different database.

● Looking at a particular sector of the industry - by far the largest in terms of global payload and traffic - IATA said the hull-loss accident rate for Western-built jets had halved in 2012 (to the end of November), at one accident per 5.3 million flights. It added that IATA member airlines had experienced no hull-loss accidents with Western-built jets. Those Western-built jets that were written off or had fatal accidents in 2012 included Bhoja Airlines, Dana Air and Air Bagan, which are not IATA member carriers.

● Gunther Matschnigg, IATA senior vice-president, safety, operations and infrastructure, attributes this progress to a series of complementary measures adopted by the association and its members over the last decade that have led to a gradual improvement in airline safety management.

● In the realms of non-fatal accidents and serious incidents, runway excursions or overruns still appear to be the most common accident category, although it is too early to say whether the worldwide campaign to raise awareness of runway excursion risk is having any noticeable statistical effect.

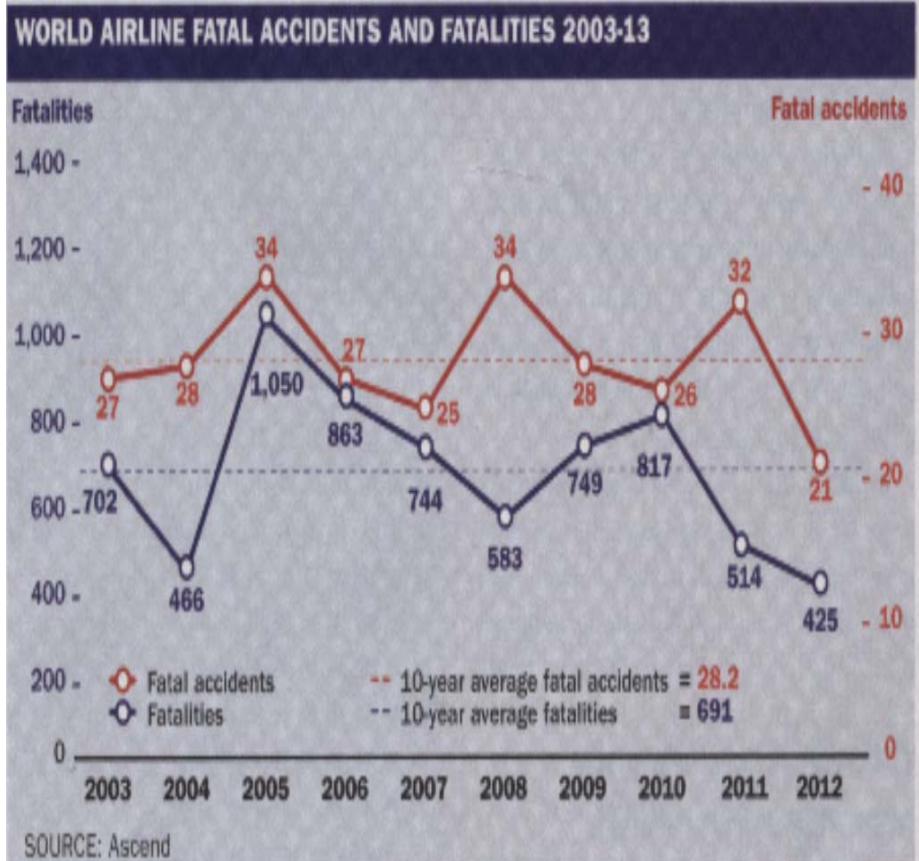


MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

A significant number of the excursions involved landings on wet or otherwise contaminated runways, with the approaches carried out in stormy conditions.

Although it may have been an exceptional year in statistical terms, 2012 still demonstrates many of the characteristics of recent years: the serious accidents occurred at airlines whose names are unknown outside their local regions, most of them in developing economies.

The safety performance disparity between IATA member carriers and the rest is growing. This is because safety performance is still improving among the best, but staying mostly the same among the rest. (FI)





T RASPORTO AEREO: NUOVE MISURE PER UNA MAGGIORE TUTELA DEI PASSEGGERI

*Anna Masutti e Isabella Colucci
Studio Legale LS Lexjus Sinacta, Bologna*

- Il successo dell'Europa nell'affermare e tutelare i diritti dei passeggeri è una delle importanti conquiste della politica dei trasporti dell'Unione europea.
- Il regolamento (CE) n. 261/2004, entrato in vigore nel febbraio 2005, ha infatti istituito livelli minimi di assistenza e di risarcimento per i passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.
- Il regolamento ha inciso in modo significativo sul sistema del trasporto aereo, in particolare riducendo il ricorso al negato imbarco e alle cancellazioni di voli commerciali da parte delle compagnie aeree ed, in generale, garantendo ai passeggeri un trattamento più equo durante i viaggi.
- Sebbene la legislazione comunitaria abbia stabilito solidi diritti e principi a tutela dei passeggeri, tuttavia, nella prassi si incontrano ancora resistenze ad una corretta ed effettiva applicazione delle misure previste.
- Nell'ottica, quindi, di migliorare l'attuale sistema, il 13 marzo 2013 la Commissione europea ha annunciato un nuovo pacchetto di misure volte a garantire ai passeggeri del trasporto aereo ulteriori diritti in materia d'informazione, assistenza e imbarco su un volo alternativo qualora rimasti a terra per negato imbarco, cancellazione o ritardo del volo.
- Al contempo, sono state previste nuove e più efficienti procedure di reclamo, così come migliori misure di applicazione delle norme per permettere ai passeggeri l'effettivo esercizio dei loro diritti.
- L'attuale proposta aggiorna i diritti dei passeggeri già previsti nel regolamento (CE) n. 261/2004 sotto molteplici aspetti fondamentali quali: il diritto a ricevere informazioni sui voli cancellati o in ritardo, le circostanze eccezionali, i diritti relativi ai ritardi prolungati e ai ritardi in pista, i piani di emergenza, il diritto all'imbarco su un volo alternativo e i diritti relativi alle coincidenze.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sono, inoltre, previsti nuovi diritti in caso di riprogrammazione del volo, di errori ortografici nei nomi indicati nelle prenotazioni, di danneggiamento del bagaglio e in merito agli obblighi di trasparenza relativi al bagaglio a mano e al bagaglio imbarcato.

Per quanto riguarda la gestione dei reclami e la corretta applicazione dei diritti individuali dei passeggeri, la proposta della Commissione prevede un potenziamento dei controlli sui vettori aerei da parte delle autorità nazionali ed europee (monitoraggio e indagini comuni), attraverso un rafforzamento delle procedure di coordinamento e lo scambio di informazioni tra gli organismi nazionali con il sostegno della stessa Commissione.

Gli organismi nazionali saranno, quindi, chiamati ad assumere un ruolo attivo e di prevenzione attraverso il costante monitoraggio delle strategie delle compagnie aeree, senza limitarsi a rispondere ai reclami dei passeggeri.

Sempre al fine di assicurare una maggior tutela del passeggero, sono state previste nuove e più incisive misure in caso di fallimento della compagnia aerea.

Le autorità nazionali saranno, infatti, invitate a coordinare le proprie azioni per garantire un controllo adeguato della situazione finanziaria dei vettori aerei e, se necessario, adottare un approccio coordinato in materia di sospensione delle operazioni al fine di ridurre al minimo l'impatto sui passeggeri.

Le associazioni dei trasporti aerei dell'Unione europea saranno incoraggiate a formalizzare gli accordi volontari esistenti relativi alle tariffe di salvataggio e alla loro promozione.

Saranno inoltre chiamate ad ampliare e rendere più sistematica la disponibilità di prodotti assicurativi adeguati in tutta l'area comunitaria e di informazioni sui sistemi di rimborso dei pagamenti effettuati con carte di credito o prodotti simili che consentano ai passeggeri di tutelarsi contro il rischio di fallimento in base a quanto previsto dalla rispettiva legislazione nazionale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Da ultimo, per quanto riguarda la trasparenza dei prezzi dei servizi offerti, pur ricoprendo tale aspetto una posizione centrale nella tutela fornita al consumatore, la proposta della Commissione non affronta direttamente la questione.
- La libertà delle imprese di fissare liberamente i prezzi, infatti, rappresenta una delle pietre miliari della liberalizzazione del mercato del trasporto aereo europeo che consente la concorrenza e contribuisce alla vasta offerta di servizi aerei a prezzi accessibili.
- Questa libertà, tuttavia, non può essere intesa in senso assoluto, in quanto è necessaria un'armonizzazione con le norme previste in materia di trasparenza dei prezzi.

La stessa Commissione rileva come nel settore del trasporto aereo l'applicazione di tali norme non abbia ancora raggiunto un livello adeguato. Infatti, sebbene gli Stati membri adottino già misure quotidiane di controllo sui sistemi di applicazione delle norme di protezione dei passeggeri in materia di trasparenza dei prezzi, nel pieno rispetto della legislazione comunitaria, occorre una cooperazione rafforzata in ambito applicativo. Al momento, pertanto, sono al vaglio della Commissione proposte per l'adozione di azioni di coordinamento volte a contrastare gli operatori che tardano ad adeguarsi alla normativa vigente.





COSTI MINIMI DI TRASPORTO: LIMITI DI APPLICABILITÀ DELLA NORMATIVA

Isabella Colucci
Studio Legale AS&T, Bologna

Dopo una lunga attesa, con ordinanza del 15 marzo 2013, il Tar del Lazio si è finalmente pronunciato sul ricorso presentato dalle principali organizzazioni imprenditoriali italiane contro le determinazioni adottate dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto con le quali sono stati fissati i cd. "costi minimi" di esercizio. L'organo giudicante, sospendendo il proprio giudizio, ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione europea chiedendo un'interpretazione 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.

L'ordinanza, quindi, va ad aggiungersi a quella di rimessione alla Corte Costituzionale disposta nel mese di febbraio dal Tribunale di Lucca per la valutazione della compatibilità della medesima normativa con i principi della nostra Costituzione. I c.d. "costi minimi" sono stati introdotti all'art. 83 bis del D.l. 112/2008, con la Legge 127/2010, nell'ottica di garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto merci per conto terzi e di raggiungere un maggiore livello di sicurezza nella circolazione stradale dei mezzi pesanti. Le associazioni degli industriali e le organizzazioni di settore, tuttavia, hanno fin dal principio rivendicato l'illegittimità dei costi minimi e del meccanismo su cui poggia il sistema di determinazione degli stessi poiché, a loro avviso, configurerebbero una chiara violazione delle norme sulla concorrenza.

Il Tar, pur non decidendo nel merito del ricorso presentato dalla committenza, nella propria ordinanza ha sollevato numerosi dubbi sulla congruità e proporzionalità della normativa nazionale rispetto all'interesse pubblico tutelato della sicurezza stradale.

I giudici hanno rilevato come la predeterminazione di costi d'esercizio "non costituisce l'unica misura attraverso cui apprestare tutela alla sicurezza stradale, apparendo al contrario sicuramente più idonee misure relative agli elementi da cui dipende la sicurezza stessa (limiti di velocità caratteristiche dei mezzi e obblighi di manutenzione, turni di riposo dei conducenti, organizzazione del lavoro e formazione dei conducenti,



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● *introduzione di un sistema di responsabilità e sanzioni, con i relativi controlli)*". Non solo, ma "non costituisce neanche misura astrattamente idonea a garantire la sicurezza, se non in stretta correlazione con l'adozione di altre misure di sicurezza (non sussistendo altrimenti alcuna garanzia che i maggiori margini di utile connessi alla fissazione di un livello minimo di prezzi siano destinati a coprire i costi delle misure di sicurezza)".

● Ulteriori dubbi espressi dal Tar riguardano l'applicazione generalizzata e temporalmente illimitata della norma, contraddetta dal fatto che lo stesso comma 4 dell'articolo 83 bis, prevede deroghe nel caso di accordi volontari tra autotrasportatori e committenti. Viene inoltre osservato che "la fissazione di tariffe minime, come strumento atto a garantire la sicurezza nella circolazione dei veicoli, non è prevista in nessuna normativa di settore". Altra perplessità riguarda, infine, il sistema di determinazione dei costi minimi di esercizio rimesso ad un organismo - l'Osservatorio in seno alla Consulta - la cui composizione è caratterizzata in larga parte da soggetti eletti dalle associazioni di categoria. A tal proposito il Tar, richiamando la sentenza della Corte di Giustizia del 1 ottobre 1998 (caso Librandi) con cui venne stabilita la conformità delle tariffe obbligatorie a forcella con i principi comunitari, sottolinea che in quel caso le limitazioni al principio di concorrenza erano giustificate in virtù di un interesse pubblico ritenuto prevalente e secondo criteri di apprezzamento e ponderazione la cui definizione era stata rimessa ai pubblici poteri e non già agli operatori economici di settore.

● Per tutti questi motivi, il Tribunale Amministrativo del Lazio "dubita che sia compatibile con il diritto dell'Unione, e con gli stessi principi affermati dalla Corte di Giustizia nella menzionata sentenza, un sistema normativo che, in mancanza di una predeterminazione normativa di criteri diretti a disciplinare sia pure in via generale l'attività, nella sostanza, affida all'accordo tra gli operatori economici privati la determinazione delle tariffe minime o, in subordine, ad un organismo che, per la sua stessa costituzione, non presenta sufficienti condizioni di indipendenza rispetto alle valutazioni e alle scelte degli stessi operatori del settore".

● Nonostante le perplessità espresse e il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione europea, è importante però rilevare che il Tar non ha disposto la disapplicazione delle determinazioni mensili dei costi di sicurezza le quali, pertanto, restano pienamente valide ed efficaci congiuntamente alla relativa norma di legge.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

-  9th Mare Forum Italy 2013 - Quo Vadis? Geopolitics, world economy, trade and commodities outlook, the future of shipping, shipping innovations, shipfinance and investments.
Roma, 8 maggio 2013
Hotel Parco dei Principi
http://www.mareforum.com/maritime_italy_programme_2013.htm
-  17th International Space Conference
Roma, 8 - 10 maggio 2013
Hotel Parco dei Principi
<http://www.prsforspace.com/>
-  IUAJ Annual General Meeting
Bermuda, 2 - 6 giugno 2013



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

Isabella Colucci
Alfredo Dani
Patrizia Kern Ferretti

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