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

luglio 2013 - N. 3 anno III

Marine

Italian MAT insurance market overview 3
di *Cristina Castellini*

Northern (Arctic) Sea routes: navigazione e rischi 11
di *Andrea Cupido*

La liquidazione per abbandono nelle assicurazioni marittime 15
di *Isabella Colucci*

Il punto sulle *anti-suit injunctions* 18
di *Claudio Perrella*

Aviation

International Union of Aerospace Insurers - AGM Bermuda, June 2013 23
di *Marino Ziz*

Obligations for the air carrier to provide care in the event of the flight cancellation due to the airspace closure 28
by *Isabella Colucci*

Emirates granted "*fifth freedom rights*" for Milan-New York flights: a new target on EU – US routes 31
by *Anna Masutti* e *Alessandra Laconi*

Transport

Progetto GEOSOSTA: una mappa dinamica dei parcheggi 35
di *Cristina Castellini*

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La tradizionale foto dei delegati all'AGM dell'IUAI.

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.

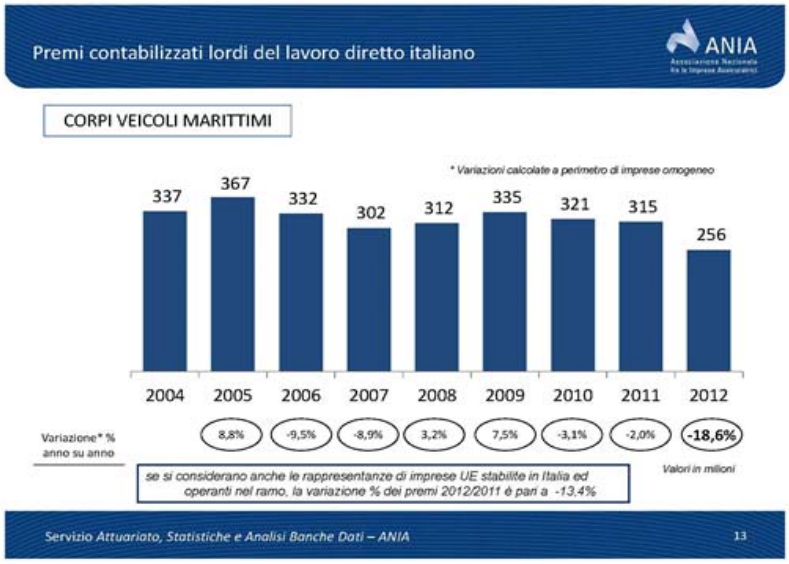
ITALIAN MAT INSURANCE MARKET OVERVIEW

Cristina Castellini
MAT manager at ANIA

Preliminary remarks

The statistical evidences and charts showing the trend of single MAT branches are based on direct premiums income of the Italian companies and those outside the EU, established in Italy. Considering that in the MAT branches, EU companies operating in Italy in FoS regime do have a significant weight (especially in the cargo branch), the comments in the pages that follow - which are the result of the exchange of views among the operators who sit in the "Marine" and "Aviation" ANIA working groups " - may not be fully aligned with the realities of such undertakings (the EU companies not participating in the survey).

KEY FIGURES - HULL
1. Premium volume (Euro million)



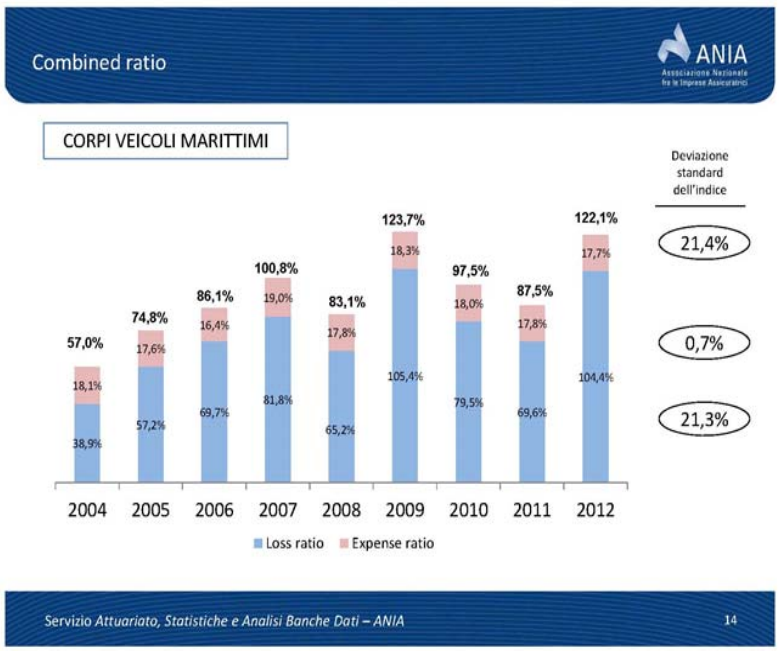
The volume of premiums written in 2012 decreased significantly from 315 million € in 2011 to 256 million € representing a decrease of 18.6% (- 13.4% considering the branch offices of European companies).

The main reasons for this reduction are related to:

- the persistence of the effects of the global economic crisis which has also affected the shipping industry
- a strong international competition
- a contraction of insured values
- and, for some major Companies, a rationalization of the portfolio.

The number of contracts in the portfolio decreased compared to last year. The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2013) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary for the next three years from 2014 to 2016 (with predictable fluctuations between -2% and + 2%). The cost of reinsurance for the year 2012 remained substantially unchanged.

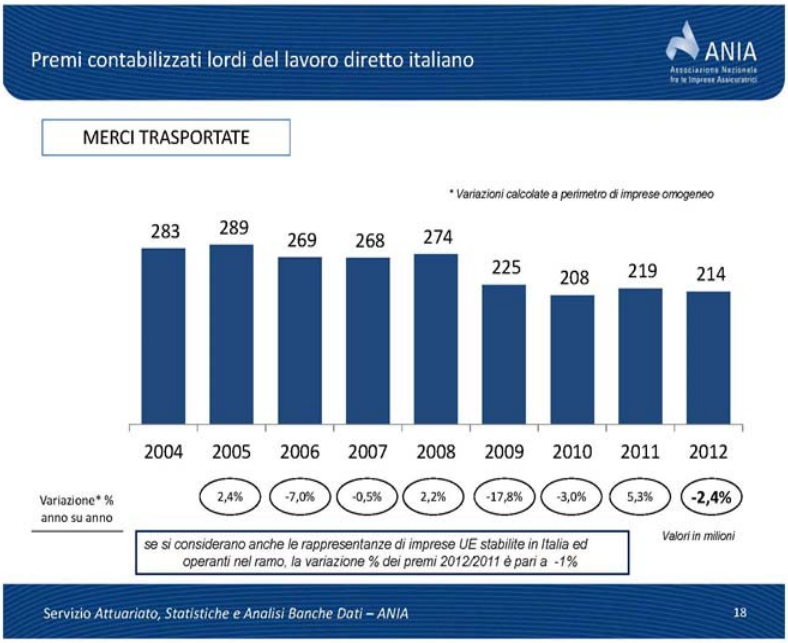
2. Loss ratio



The loss ratio for 2012 worsened considerably (about 35 percentage points).

The fundamental reasons for this decline are to be ascribed - aside from the decrease in premiums - essentially to major claims: Costa Concordia; Gelso M, the tanker run aground on the cliff of Mazzarona (Syracuse) in March 2012, MSC Flaminia, the container ship hit by a fire and remained adrift off the Breton coast of Cornwall.

KEY FIGURES - CARGO
1. Premium volume (Euro million)



The volume of written premiums in 2012 decreased by 2.4% (-1% considering the branch offices of European companies) over the previous year.

The economic crisis and the decline in sales, and more generally, in the parameters of the calculation of the premium, are the primary causes of this reduction. Moreover, in some cases, the increase in value of the raw materials (commodities) offset losses due to the decrease in sales.

Similarly, the decline in the domestic sector was partly offset by a slight increase of international trade.

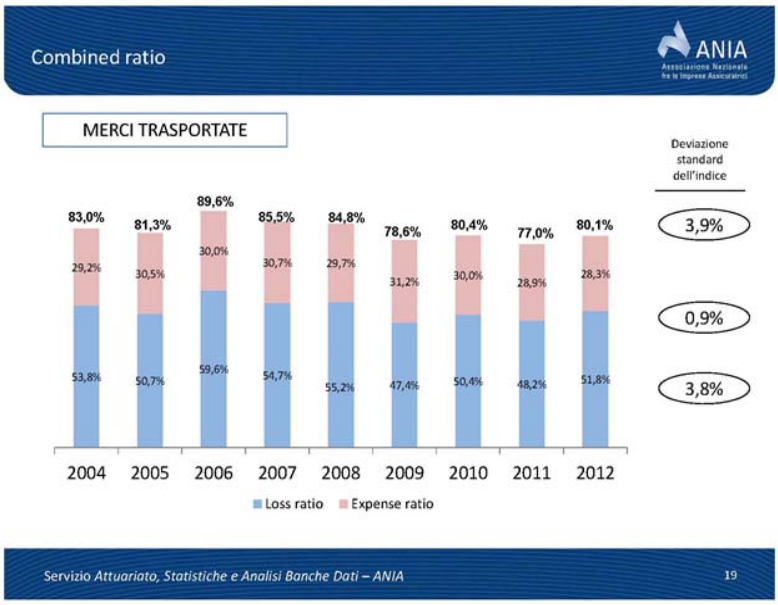
The number of contracts in the portfolio, in the global average, remained unchanged compared to the last year.

The prospect of average annual growth in premiums in the current year (2013) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) whereas should be stationary for the next three years 2014-2016 (with predictable fluctuations between -2% and + 2%).

The costs of reinsurance for the year 2012 were essentially unchanged.

2. Loss ratio

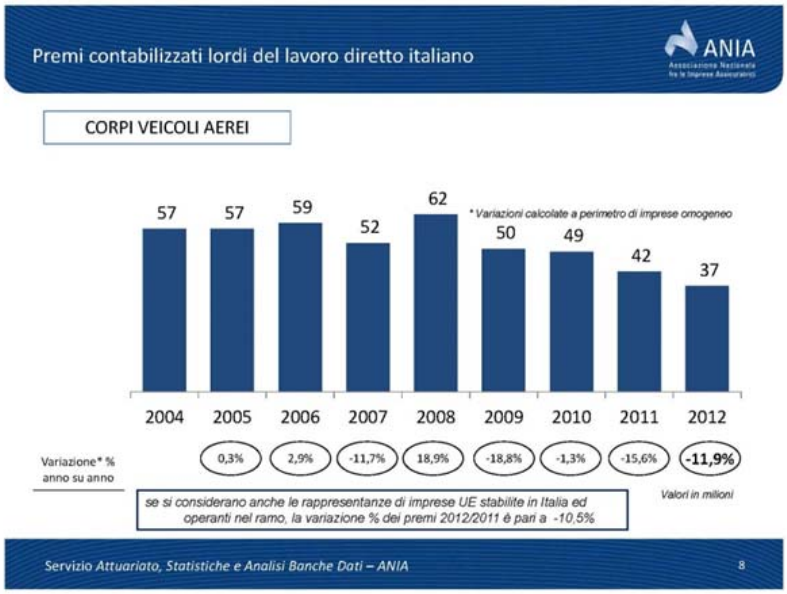
The loss ratio for 2012 worsened slightly while remaining a more than acceptable value (52% of the loss ratio).



The main reasons are not, however, related to the claims (increase in claims frequency or in the average cost of claims, or presence of major claims) but rather to the decline in premiums, due to the current economic crisis.

KEY FIGURES - AIRCRAFT HULL
1. Premium volume (Euro million)

The volume of gross written premiums in 2012 decreased by 11.9% (-10.5% considering the branch offices of European companies), confirming the downward trend of previous years.



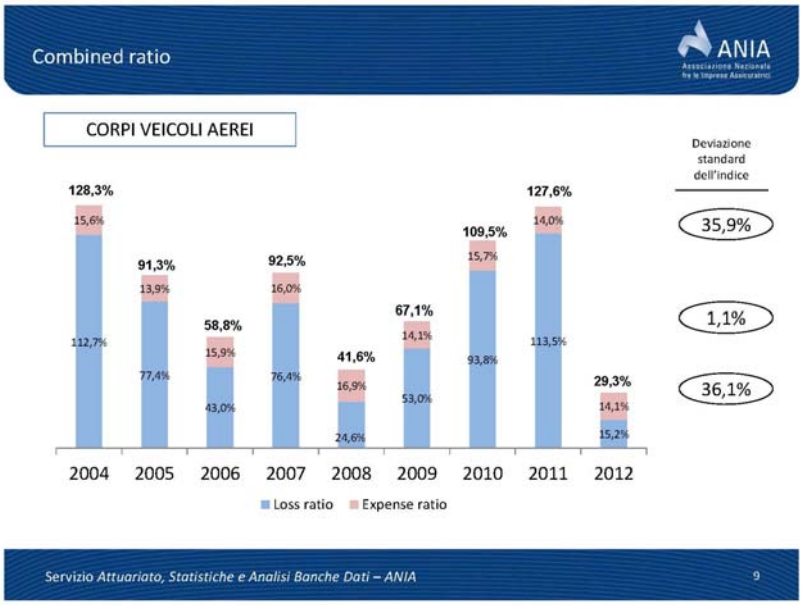
The causes are related to the persistent situation of economic crisis and to the consequent contraction of the Italian market in terms of both operators and fleet value as well as to the excess of underwriting capacity and international competition on the Italian risks that have led to a significant reduction in the business underwritten in our market.

The number of contracts in the portfolio generally decreased.

The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2013) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary or in further slightly decrease for the next three years from 2014 to 2016.

The cost of reinsurance for the year 2012 reduced slightly or remained substantially unchanged.

2. Loss ratio



The market loss ratio for 2012 improved significantly from 113.5% in 2011 to 15.2% in 2012.

The reasons for this improvement are due to the decrease in claims frequency, also linked, in turn, to a reduction in flight activities. Unlike the previous year, in 2012 there were no catastrophic or major events.

KEY FIGURES - AIRCRAFT TPL
1. Premium volume (Euro million)

The volume of premiums written decreased by 22.1% in 2012 (-20.3% considering the branch offices of European companies) over the previous year which was already in decline compared to 2010.

As for the "hull" class, the causes are related to the particularly negative economic scenario and to the reduction of the Italian market in terms of operators, movements, passengers and cargo.

In addition to the decrease in the number of aircraft operators, which has led to a reduction in premiums and to a demand for minimum liability limits (set by law), it has to be reported the big crisis in the rotary wing sector, air taxi activities and aerial work.

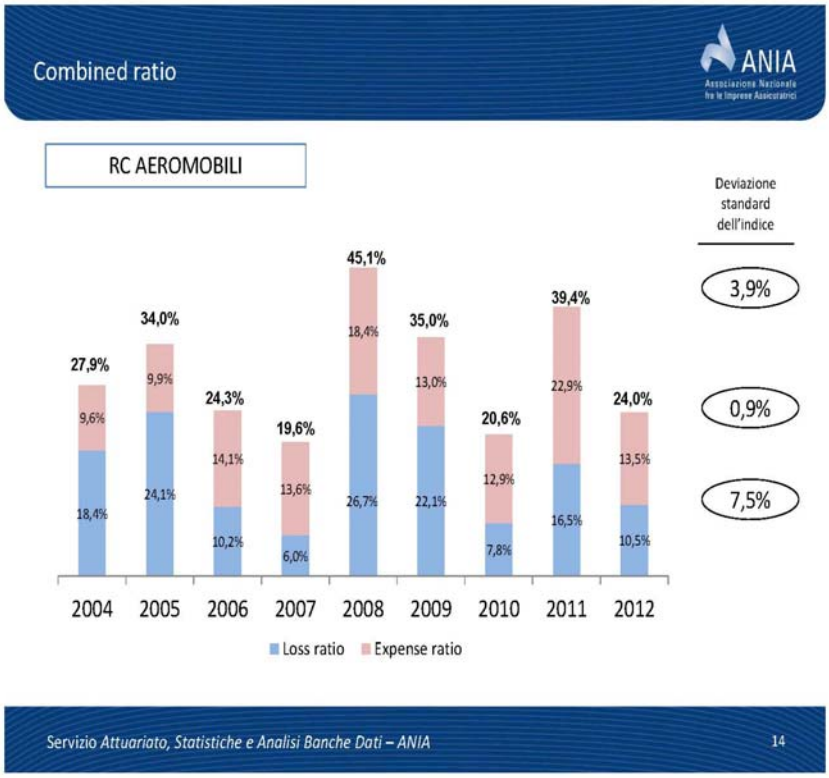
The number of contracts in the portfolio generally reduced.

The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2013) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary or in further slightly decrease for the next three years from 2014 to 2016.

The costs of reinsurance for the year 2012 reduced slightly or remained substantially unchanged.

2. Loss ratio

The market loss ratio for 2012 improved compared to 2011, rising from 16.5% to 10.5%. This improvement is primarily the result of the decline in the frequency of claims.



This confirms the positive trend of the recent years in terms of frequency probably also due to the reduction of flight activity (in terms of number of operators and passengers carried by airlines).

In 2012 there were no catastrophic or major events.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

NORTHERN (ARCTIC) SEA ROUTES: NAVIGAZIONE E RISCHI

Andrea Cupido
Head of Marine Italy and Hull Continental Europe Regions&Specialty - Swiss Re

Storia

I dati storici ci dicono che l'uomo ha esplorato le estreme regioni nordiche sin dal 330 A.C. quando il greco Pitea raggiunse per la prima volta i mari ghiacciati del nord. In seguito ci furono svariati altri tentativi di scoprire ed esplorare questi territori sconosciuti a tutte le carte nautiche. La svolta avvenne nel Rinascimento quando lo sviluppo della cartografia permise agli esploratori di capire meglio le terre e le acque che stavano navigando. Il primo transito avvenne nel 1903 ed il primo viaggio commerciale fu completato con successo dal 'The Manhattan' nel 1969.

Aumento delle attività al Polo e rischi associati

Fin dalla seconda metà del XX secolo, il passaggio per il Mare del Nord è diventato una rotta praticabile per la navigazione commerciale. Il ruolo primario del trasporto marittimo nel processo di globalizzazione ha spinto le maggiori potenze commerciali europee, la Cina e la Russia a favorire questo nuovo passaggio che fornisce un'ulteriore possibilità per lo sviluppo industriale.

L'attività al Polo è aumentata per numerose ragioni:

- la ridotta presenza di ghiaccio nell'Artico in estate (conseguenza del surriscaldamento globale) ha molto facilitato il viaggiare attraverso la NSR
- la crescente richiesta di mete sempre più lontane, da parte dei turisti, ha spinto sempre più le navi da crociera a dirigersi verso l'Artico
- l'aumentata conoscenza della geografia del Mare del Nord ha portato ad un aumento esponenziale di possibili rotte
- l'espansione delle esplorazioni alla ricerca di fonti di energia nel Mare del Nord
- le esplorazioni scientifiche
- gli interessi degli Stati.

The Northern Sea Route

La tabella sottoriportata evidenzia il forte incremento dei transiti "cargo", sia in termini numerici, sia in termini di tonnellaggio, registrati negli ultimi anni.

	2010	2011	2012*
Total Volume of Transit Cargo, t	**111 000**	**820 789**	**836 815**
Total Number of Transit Voyages	**4** (2 of them in ballast)	**34** (10 of them in ballast)	**31** (9 of them in ballast)

I viaggi del 2012 sono aggiornati a settembre 2012

Le pericolose condizioni dell'Artico hanno comunque un impatto significativo sui rischi associati alla navigazione attraverso la NSR e chiunque sia coinvolto nella protezione delle navi che attraversano questa rotta deve tenere in considerazione i seguenti fattori:

- la tecnologia propulsiva delle navi
- i sistemi di comunicazione
- i sistemi di navigazione
- il design dello scafo della nave.

Inoltre armatori, noleggiatori e comandanti devono considerare gli alti rischi a cui potenzialmente espongono nave ed equipaggio.
Sussistono infatti diversi fattori che possono complicare il transito della nave.

Ambiente

Le condizioni del ghiaccio possono essere infide per gli equipaggi che viaggiano sulle rotte della NSR. Nonostante il ghiaccio sia diminuito anno dopo anno, ci sono ancora all'incirca 3,41 milioni di metri quadri di 'vecchio' ghiaccio nell'artico (esistono diversi modi di classificare il ghiaccio nell'artico: quello soffice si scioglie e si muove più facilmente, quello "vecchio" è più denso e difficile da penetrare).

Carte Polari

L'artico è una grande estensione ed il numero delle carte che lo riportano accuratamente è limitato.

La qualità delle indagini idrogeologiche non è particolarmente buona e parecchie organizzazioni stanno tentando di porvi rimedio.

Nel 2011 è stato istituito l'Arctic Nautical Charting Plan con lo scopo di raccogliere informazioni più accurate sulla " North Sea Route".

Errore umano

Vivere su una nave nell'artico può avere un profondo impatto sulla capacità dell'equipaggio di lavorare normalmente ed evitare pericoli.

Le condizioni del freddo posso rendere il lavoro estremamente faticoso; rimuovere il ghiaccio dal ponte della nave è un esercizio senza apparente fine.

La mancanza di sonno a causa dei rumori e delle vibrazioni è spesso una delle ragioni alla base di errori umani o decisioni sbagliate prese a bordo della nave.

In conclusione, Armatori ed Assicuratori si trovano ad affrontare una serie di problematiche che possiamo così riassumere:

- mancanza di infrastrutture di supporto o di rifornimento lungo le coste del nord della Russia
- carte e informazioni sulla rotta non sono sempre scritte in inglese
- danni da ghiaccio
- ritardi o mancanza di adeguati mezzi di salvataggio
- cattivi tempi
- rotture
- basse temperature
- freezing spray
- buona collaborazione o meno tra il rompighiaccio e la nave
- capacità del comandante di navigare in quei mari.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

LA LIQUIDAZIONE PER ABBANDONO NELLE ASSICURAZIONI MARITTIME

Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna

Il c.d. "*abbandono*" della nave o delle merci all'assicuratore, disciplinato agli artt. 540 e ss. del codice della navigazione, è un antico istituto delle assicurazioni marittime, presente in tutti gli ordinamenti, ed avente ad oggetto i beni menzionati in quanto esposti ai rischi della navigazione. Tale forma di liquidazione è attuabile sia in relazione alle polizze corpi, sia a quelle merci.

La modalità di liquidazione del sinistro per abbandono prevede che l'assicuratore paghi all'assicurato l'indennizzo previsto per la perdita dei beni, dietro il trasferimento della piena proprietà di questi ultimi all'assicuratore.

La funzione dell'istituto in esame è pertanto duplice: da un lato, infatti, evita all'assicurato di fornire la prova della causa del sinistro in quei casi in cui, ad esempio, la nave è dispersa o bloccata per avaria in luoghi nei quali non è possibile procedere al recupero o alla riparazione. Dall'altro, mediante il trasferimento della proprietà della cosa assicurata, l'istituto offre una tutela all'assicuratore dall'ipotesi in cui, successivamente al riconoscimento dell'indennizzo, il mezzo venga ritrovato o riparato, evitando così che l'assicurato possa realizzarne un ulteriore lucro.

Tutela dell'assicurato e salvaguardia del principio indennitario costituiscono, quindi, elementi cardine del presente istituto.

Condizione indispensabile per l'esercizio della liquidazione per abbandono è la perdita totale dei beni oggetto di assicurazione. Tuttavia, non è necessario che la perdita sia assoluta ed effettiva, essendo sufficiente che sia classificabile quale presunta, funzionale od economica. La prima ipotesi, ovvero quella presunta, si verifica quando siano trascorsi quattro mesi dal giorno in cui si è avuta l'ultima notizia del bene assicurato.

Si ha, invece, perdita funzionale quando il mezzo, pur non essendo materialmente distrutto, si trovi in una condizione tale da non poter essere riparato o utilizzato. Da ultimo, si ha perdita economica quando il danno subito dal mezzo sia pari o superiore all'80 % del valore assicurato.

L'abbandono costituisce un diritto potestativo dell'assicurato: l'assicuratore, invece, non può opporvisi o impedirlo, potendo soltanto rinunciarvi. Il diritto all'abbandono è unanimemente riconosciuto dalla dottrina unicamente in capo al proprietario del mezzo marittimo, escludendo invece i titolari d'interessi concorrenti quali, a titolo esemplificativo, gli usufruttuari o i creditori ipotecari.

La *ratio* di tale interpretazione restrittiva del termine «assicurato», risiede nel fatto che l'abbandono ha come effetto principale quello di trasferire la proprietà del bene in capo all'assicuratore e, pertanto, si ritiene che esso non possa validamente prodursi senza che il proprietario abbia manifestato la volontà di spogliarsi della titolarità del relativo diritto. In caso di comproprietà del mezzo, è invece necessario che tutti i partecipanti procedano a rendere la relativa dichiarazione, in caso contrario l'assicurazione rimarrà obbligata unicamente per le quote per cui è stata fatta dichiarazione di abbandono. Per quanto riguarda la dichiarazione, il nostro ordinamento disciplina in maniera analitica forma, contenuto, termini e pubblicità.

Quanto alla forma, ai sensi dell'art. 543 cod. nav., è prevista per iscritto, a pena di nullità dell'atto, e deve essere comunicata mediante notifica all'assicuratore. Stante la natura recettizia della dichiarazione, quest'ultima deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore entro i termini di legge, non risultando sufficiente la sola compiuta notifica nei termini. Per le assicurazioni marittime la notifica, sempre ai sensi dell'art. 543 cod. nav., deve avvenire entro 4 mesi dal sinistro; il termine è invece ridotto a due qualora esso si sia verificato nell'ambito del territorio europeo o comunque nell'area mediterranea.

Scaduti i termini predetti, l'assicurato potrà unicamente esercitare l'azione di avaria, autonoma ed alternativa rispetto alla liquidazione per abbandono.

Come già accennato, effetto proprio della dichiarazione è il trasferimento delle proprietà del bene dall'assicurato all'assicuratore; per tale ragione nella dichiarazione devono essere comunicati gli eventuali di -

ritti parziali reali o di garanzia gravanti sul mezzo nonché la sussistenza di ulteriori polizze assicurative a copertura dello stesso. L'omissione di questi dati è sanzionata, ai sensi dell'art. 544 cod. civ., con la perdita del diritto all'indennizzo.

Una volta notificata la dichiarazione, il diritto dell'assicurato a percepire il pagamento della relativa indennità sorge qualora la dichiarazione di abbandono non venga contestata dall'assicuratore nel termine di trenta giorni a decorrere da quello nel quale la dichiarazione gli è stata portata a conoscenza ovvero, in caso di contestazione, da quello in cui la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta.

Due, pertanto, sono gli effetti legati alla dichiarazione di abbandono: quello obbligatorio e quello reale. Quanto al primo, esso non si realizza con la notifica dell'atto all'assicuratore bensì è differito nel tempo e condizionatamente sospeso all'inutile decorrenza del termine di trenta giorni dalla dichiarazione ovvero, in caso di contestazione da parte dell'assicuratore entro detto termine, al momento in cui la validità dell'abbandono venga giudizialmente e/o definitivamente accertata; pertanto, detto effetto obbligatorio potrebbe anche non prodursi affatto in caso di sentenza definitiva sfavorevole all'assicurato. L'effetto reale, invece, è immediato per il solo risultato del ricevimento della dichiarazione di abbandono da parte dell'assicuratore, salvo la successiva facoltà di quest'ultimo di rifiutare il trasferimento con effetto *ex tunc* (1).

In un'ottica comparatistica è interessante notare che il rapporto tra diritti e doveri delle parti a seguito della dichiarazione di abbandono è interpretato differentemente nel diritto inglese e in quello italiano.

Nel sistema inglese, a differenza del nostro, gli effetti del passaggio di proprietà per abbandono si determinano solo a seguito di espressa accettazione dell'assicuratore. Il semplice silenzio non garantisce il trasferimento della proprietà.

Nel nostro ordinamento, al contrario, l'inerzia dell'assicuratore segue le logiche del principio del silenzio – assenso: qualora, infatti, l'assicuratore rimanga in silenzio per un periodo di 30 giorni dalla ricezione della dichiarazione, essa diviene definitivamente operativa.

(1) Cass. civ. sez. III, 7 settembre 98, n. 8848, in Dir. Mar. 2000

In conclusione, si può delineare il concetto di abbandono come un onere consistente in un'espressione di volontà negoziale con cui si perfeziona il trasferimento di proprietà del bene, mentre l'eventuale rinuncia dell'assicuratore, costituisce unicamente una condizione risolutiva dell'acquisto.

IL PUNTO SULLE ANTI-SUIT INJUNCTIONS

Claudio Perrella
LS Lexjus Sinacta, Bologna

Come noto, con il termine di *anti-suit injunctions* vengono definiti i provvedimenti - largamente adottati nei sistemi di *common law* - concessi su istanza di una parte che intenda impedire alla propria controparte di dare avvio o proseguire un giudizio in un altro Stato, sulla base del rilievo che tale azione viola una clausola compromissoria o di scelta delle giurisdizione. Lo strumento continua ad essere di estrema attualità alla luce della posizione assunta ripetutamente ed in tempi recentissimi dalla giurisprudenza inglese.

Il caso di maggior rilievo al riguardo è l'ormai molto noto "The Front Comor - West Tankers", che vede coinvolti interessi italiani e continua a dare origine (soprattutto sul fronte inglese) ad una serie di pronunce di notevole interesse e peso.

I fatti

Il contenzioso trae origine da un sinistro verificatosi nel 2000 a seguito della collisione della nave Front Comor con una banchina del terminal ERG nel porto di Augusta (Siracusa), nel corso di operazioni di sbarco di un carico di idrocarburi.

Il *charter party* stipulato tra gli armatori ed ERG conteneva una clausola compromissoria in favore di arbitrato a Londra, e la ricevitrice/noleggiatrice promuoveva dunque arbitrato per conseguire il risarcimento dei danni non indennizzati dai propri assicuratori (per effetto della franchigia di polizza).

Gli assicuratori invece agivano (nel 2003, successivamente alla instaurazione del procedimento arbitrale) deducendo la responsabilità extracontrattuale di West Tankers e promuovendo un giudizio innanzi al Tribunale di Siracusa per conseguire il risarcimento dei danni indennizzati ad ERG (pari a quasi 16 milioni di euro).
Gli armatori si costituivano eccependo il difetto di giurisdizione del giudice italiano, per effetto della clausola compromissoria contenuta nel *charter party*.
In seguito West Tankers conseguiva una *anti suit injunction* con la quale veniva intimato agli assicuratori di ERG di astenersi dal proseguire il giudizio in Italia.
L'*injunction* era oggetto di impugnazione innanzi alla House of Lords, che sottoponeva questione pregiudiziale di compatibilità delle *anti suit -injunctions* con il Regolamento CE del Consiglio n. 44/01. La Corte il 10 febbraio 2009, nel proc. C 85/07, sanciva la incompatibilità delle *injunctions* con il sistema tracciato dal Regolamento Bruxelles I.

Nel frattempo la Commercial Court su istanza di West Tankers aveva esteso il contenzioso all'accertamento delle richieste risarcitorie oggetto del processo promosso a Siracusa dagli assicuratori, nei cui confronti West Tankers proponeva domanda di accertamento negativo della propria responsabilità in relazione al sinistro e chiedeva in via riconvenzionale che il Tribunale dichiarasse l'obbligo degli assicuratori di deferire in arbitrato la lite relativa all'esistenza di valida surrogazione, inibisse la continuazione del processo italiano ed accertasse la responsabilità delle assicuratrici per i danni derivanti dalla violazione della clausola compromissoria, ossia le spese sostenute per il contenzioso in Italia e la somma che West Tankers sarebbe stata eventualmente condannata a corrispondere in virtù della decisione italiana, qualora superiore rispetto a quella statuita dagli arbitri.

Con lodo parziale del 14 maggio 2008 gli arbitri si limitavano ad accogliere le prime due domande; successivamente veniva esclusa la responsabilità di West Tankers nei confronti di ERG, ma veniva differita la decisione sulla richiesta di risarcimento dei danni.

Veniva infine pronunciato il lodo conclusivo del procedimento arbitrale a Londra, che escludeva la responsabilità (sia in via contrattuale sia in via extracontrattuale) dell'armatore per la collisione, senza però pronunciarsi sulla richiesta di risarcimento.

Si è giunti così alla sentenza del 4 aprile 2012 con cui il giudice Flaux ha concluso che il Collegio arbitrale aveva errato nell'escludere la propria competenza riguardo alla richiesta di risarcimento dei danni per la violazione della clausola compromissoria.

Le conseguenze della sentenza dell'aprile 2012

Alla luce di tale pronuncia, dunque, qualora una parte agisca in giudizio innanzi al giudice nazionale in presenza di una clausola compromissoria e l'altra parte ritenga che tale azione sia in violazione della clausola compromissoria, non essendovi più spazio per una *anti-suit injunction*, ad avviso della Corte inglese è comunque possibile dare inizio all'arbitrato e chiedere all'arbitro (o agli arbitri) il risarcimento dei danni conseguenti dalla violazione della clausola compromissoria.

È evidente che le Corti inglesi si stanno rapidamente riappropriando dello spazio ridimensionato con le pronunce della Corte di Giustizia, con decisioni che hanno il chiaro fine di scoraggiare il sorgere di giudizi in altri Stati in presenza di una clausola compromissoria in favore di arbitrato nel Regno Unito.

Restano però parecchi punti non risolti, ed è facile immaginare che sorgeranno nel prossimo futuro questioni molto complesse.

In primo luogo, la possibilità che gli arbitri decidano senza attendere il pronunciamento del giudice ordinario preventivamente adito, porta con sé l'inevitabile rischio che vi siano giudicati contrastanti sotto il profilo della giurisdizione e/o sul merito.

Tale rischio è particolarmente forte soprattutto alla luce del fatto che gli arbitri inglesi valuteranno spesso con maggiore flessibilità (e talora con un *favor arbitrati* estremo) la validità della clausole compromissorie su cui si fonda il procedimento arbitrale, rispetto alla valutazione dei giudici nazionali chiamati a pronunciarsi sul punto.

La conseguenza, in tal caso, è che vi saranno pronunce antitetiche in punto validità ed efficacia della clausola compromissoria, ed evidentemente potranno esservi pronunce antitetiche anche sul merito.

Altro aspetto problematico è quello della individuazione e determinazione dei danni che la parte che si ritenga lesa dal mancato rispetto della clausola compromissoria può chiedere vengano liquidati dagli arbitri.

Potrà trattarsi di regola delle spese relative al procedimento innanzi al giudice adito, ma sembra decisamente più discutibile che il danno possa consistere (come richiesto da West Tankers) nella differenza tra quanto eventualmente statuito dagli arbitri e quanto riconosciuto in sentenza, poiché in tal caso il contrasto di giudicati sul merito del contenzioso sarebbe particolarmente stridente, e parimenti vistoso il *vulnus* all'intento armonizzatore perseguito con il Regolamento 44/2001 ed a più riprese affermato dalla Corte di Giustizia.

Non solo, ma la possibilità che si possa chiedere agli arbitri la condanna della propria controparte ai danni nascenti dall'avvio di un giudizio in spregio della clausola compromissoria impone di chiedersi se una simile domanda rientri nell'alveo del procedimento arbitrale delineato dalla clausola compromissoria che si assume violata, al punto che è lecito immaginare che possa prendere piede una prassi nel senso della modifica del testo delle clausole compromissorie al fine di includervi - ed attribuire alla competenza degli arbitri - anche le azioni volte al conseguimento dei danni nascenti dalla violazione dell'obbligo di deferire ogni contenzioso in arbitrato. Tuttavia, come si vedrà tra breve, le Corti inglesi hanno piuttosto rapidamente cominciato a trovare le contromisure, mostrando notevole compattezza e determinazione.

Le *anti-suit injunctions* al di fuori dell'ambito comunitario

Resta da evidenziare che mentre è stata sancita la incompatibilità delle *anti-suit injunctions* nel sistema delineato dal Regolamento 44/2001, esse sono tuttora pienamente possibili qualora destinate a dispiegare i loro effetti al di fuori dell'ambito comunitario.

Due recentissime decisioni delle corti inglesi dimostrano anzi che lo strumento è destinato ad avere una crescente diffusione e troverà applicazioni ripetute e costanti.

Nel caso *Ust-Kamenogorsk Hydropower Plant JSC v AES* la Supreme Court inglese con sentenza del 12 giugno ha affermato che in determinate circostanze, in presenza di una clausola compromissoria, la parte

che intenda prevenire o ostacolare lo svolgimento di azioni in altre giurisdizioni che ritiene siano in violazione della clausola può chiedere la concessione di una *anti suit-injunction* anche qualora non sia pendente un procedimento arbitrale, e la parte che chiede la *injunction* non intenda neppure proporlo.

Il contenzioso nasceva da un contratto relativo alla concessione di un impianto per la produzione di energia idroelettrica in Kazakistan, contratto che conteneva una clausola compromissoria in favore di arbitrato a Londra.

La clausola era stata ritenuta nulla da UST, che aveva promosso un giudizio in Kazakistan ed il tribunale locale si era rifiutato di sospendere il procedimento a seguito della richiesta della convenuta che eccepiva l'esistenza di valida clausola compromissoria.

AES aveva pertanto chiesto alle Corti inglesi la concessione di una *anti-suit injunction,* pur non avendo ancora dato inizio al procedimento arbitrale, e pur avendo anzi affermato di non essere pronta a farlo.

La corte ha ritenuto che tale circostanza non escludesse la possibilità di concedere una *injunction,* ed ha accolto la richiesta.

Parimenti rilevante è il caso *Ecom Agroindustrial Corp Ltd. v Mosharef Composite Textile Mill Ltd*, nel quale la corte inglese ha emesso un provvedimento che è stato immediatamente definito una *anti-anti suit-injunction*, per contrastare l'ordine del tribunale di Dakha in Bangladesh, che aveva ordinato alla parte venditrice (che invocava la validità della clausola compromissoria) di astenersi dall'agire innanzi alle Corti inglesi.

In attesa degli ulteriori sviluppi del caso *West Tankers*, che probabilmente darà luogo ad ulteriori importanti pronunce, è ormai evidente dunque che qualora il contratto contenga una valida clausola compromissoria la parte che intenda far valere i propri diritti in arbitrato in Inghilterra continuerà a chiedere la concessione di una *anti suit-injunction* quando il giudizio è al di fuori dell'ambito comunitario; qualora invece l'*injunction* non sia disponibile, essendo destinata ad un giudice comunitario, essa si affretterà a coltivare il procedimento arbitrale, facendo valere il precedente offerto dal caso West Tankers.

INTERNATIONAL UNION OF AEROSPACE INSURERS - AGM BERMUDA, JUNE 2013

Marino Ziz
Servizio Danni Corporate - Funzione Aviazione - Assicurazioni Generali

Nella prima settimana di giugno si è svolto il consueto raduno degli assicuratori aeronautici e spaziali, raggruppati nell'associazione internazionale IUAI ''International Union of Aerospace Insurers". La scelta della 'location' è ricaduta quest'anno sull'isola di Bermuda, sede principale di diverse compagnie assicurative attive nei settori interessati e secondo mercato riassicurativo mondiale.

Nei tre giorni di lavoro sono state affrontate ed approfondite diverse tematiche di interesse per gli operatori aeronautici. Se da un lato - in linea con le edizioni precedenti – la maggior parte degli interventi ha riguardato la disamina delle informazioni statistiche disponibili e la presentazione di alcuni sinistri significativi di particolare interesse - dall'altro, ampio spazio è stato comunque riservato anche a tematiche nuove e non per questo meno appassionanti, quali ad esempio la possibilità di estendere l'applicazione dei modelli per la gestione dei rischi catastrofali 'property' anche al settore aeronautico.

Sul tema si sono avvicendati diversi relatori che hanno illustrato in maniera più o meno convincente i vari sistemi in grado di valutare - sulla base di modelli matematici - la probabilità di accadimento e l'intensità di un evento catastrofale: il cosiddetto 'Risk Modelling' che dovrebbe permettere di elaborare studi statistici al fine di prevedere modelli di frequenza ed entità di sinistri per tipologia di evento catastrofale e suddivisi per area geografica.

La materia ha suscitato discreto interesse nella platea, tuttavia, al termine degli interventi è stata manifestata dagli operatori anche una certa perplessità sulla possibilità di applicazione di tali modelli, alla luce della profonda diversità dei rischi aeronautici rispetto a quelli catastrofali del settore property.

Difatti, contrariamente, a quest'ultimi, i rischi aviazione sono correlati prevalentemente a beni in movimento (gli aeromobili) e le cause principali di sinistro raramente sono da collegare ad eventi naturali prevedibili, ma spesso sono da ricondurre a colpa del pilota, difetto di prodotto o errore meccanico, tutti elementi che rendono alquanto problematica la valutazione del rischio con gli attuali modelli di riferimento.

Viceversa, nella valutazione dei rischi Property è fondamentale analizzare in maniera accurata l'ubicazione dei siti assicurati (beni immobili) per poter valutare la concentrazione di rischio in determinate aree, con particolare attenzione all'esposizione a rischi catastrofali, quali ad esempio i terremoti, le eruzioni vulcaniche, le alluvioni e le inondazioni.

In ogni caso, sono stati citati alcuni esempi in cui anche a livello aeronautico è possibile identificare una potenziale esposizione catastrofale riconducibile al verificarsi di eventi naturali che coinvolgano una molteplicità di aeromobili in giacenza: basti citare i casi di compresenza, all'interno di uno stesso aeroporto, di un numero rilevante di business jet temporaneamente in giacenza in occasione di eventi planetari quali una finale di Coppa del Mondo di calcio, oppure il cumulo catastrofale derivante dal rimessaggio – all'interno di un unico hangar – di un numero rilevante di aeromobili di valore elevato.

A quest'ultimo proposito, è stato ricordato un sinistro verificatosi un paio d'anni fa all'interno di un hangar dell'aeroporto di Washington a seguito del crollo di una parte del tetto dell'hangar per il peso della neve precedentemente caduta. Le stime ad oggi fornite parlano di un danno eccedente i 200 milioni di dollari.

Tra gli altri argomenti di interesse, nell'ambito dell'aviazione generale, si è tornati a parlare anche quest'anno di nuove tecnologie e, in particolare, è stata presentata una serie di nuovi aeromobili che dovrebbero entrare in produzione nel 2013 e 2014 (alcuni anche di valore piuttosto elevato per questo settore, come ad esempio il Gulfstream G650 il cui valore dovrebbe attestarsi intorno a USD 65 milioni).

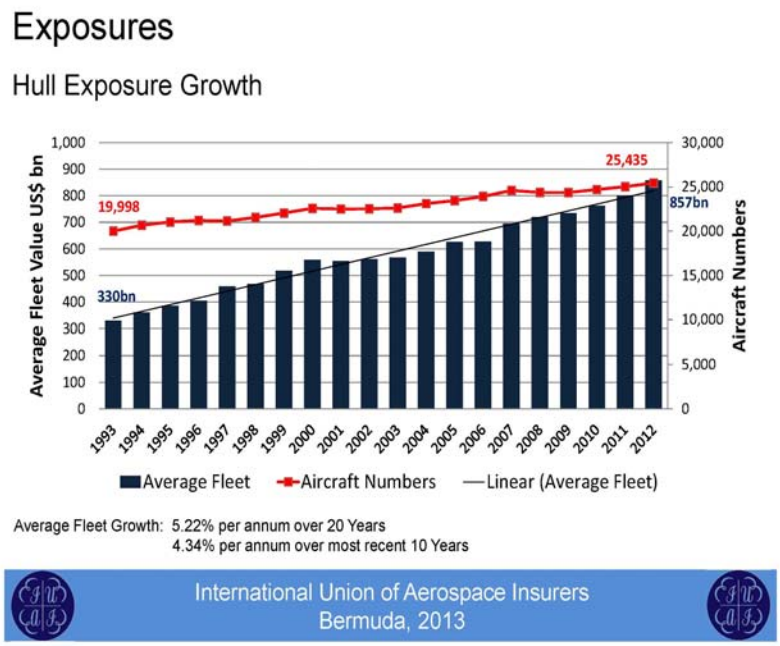
Sempre nell'ambito delle nuove tecnologie, ampio spazio è stato riservato alle applicazioni disponibili su I-Pad installati a bordo degli aeromobili; applicazioni sempre più sofisticate il cui numero è aumentato in maniera esponenziale negli ultimi dodici mesi e che, almeno a livello teorico, dovrebbero rendere più agevole la navigazione aerea e garantire un maggior livello di sicurezza.

A tal riguardo, è stato sottolineato, tuttavia, che, nonostante l'introduzione di nuovi strumenti atti a migliorare la sicurezza, molti sinistri si verificano ancora a causa del fattore umano che non sempre riesce a sfruttare appieno i benefici offerti dalla tecnologia moderna.

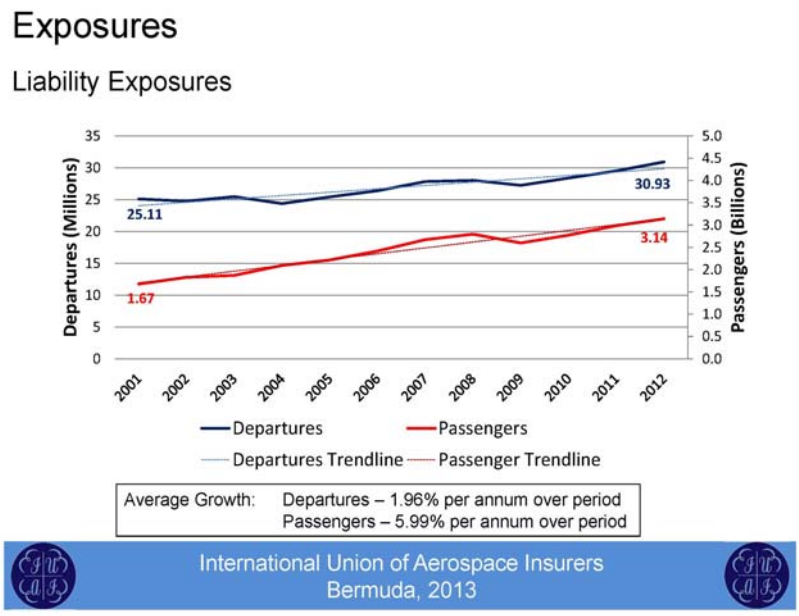
Sul versante 'Aerospace' uno degli argomenti più dibattuti è stato quello dei danni da *grounding*, diventato di attualità lo scorso 16 gennaio a seguito dell'ordine emanato dall'autorità aeronautica americana (FAA) di messa a terra di tutti gli aeromobili B787 Dreamliner in circolazione per un problema alle batterie al litio: il primo provvedimento di questo genere a fronte di un evento che, fortunatamente, non ha comportato la perdita di vite umane.

Su tale materia, si sono avvicendati tre relatori che hanno messo in evidenza, oltre a risvolti di natura pratica, anche questioni interessanti relative ad aspetti di tipo contrattualistico e di copertura assicurativa.

Il gruppo di studio delle aerolinee si è focalizzato ancora una volta ad evidenziare l'effettiva potenzialità catastrofale di questa tipologia di rischi.



Difatti, se è vero che le due annualità (2011 e 2012) sono risultate in termini assoluti le migliori negli ultimi 20 anni sia in termini di frequenza che di severità, è altrettanto vero che l'incremento generale dei valori in gioco nel settore corpi e l'aumento dell'esposizione in regime di responsabilità civile derivante dall'introduzione di aeromobili con un maggior numero di posti passeggeri, rappresentano una vera spada di Damocle per gli assicuratori con la possibilità di generare in futuro eventi dannosi dalle dimensioni mai viste in precedenza.



Sul fronte legale/contrattuale, da evidenziare l'intervento di Philip Chrystal di Swiss Re che nella sua pur concisa presentazione ha illustrato un caso stuzzicante dove la Corte di Appello del distretto meridionale di New York è stata chiamata a pronunciarsi in merito ad una vicenda incentrata sull'applicabilità della clausola AVN67.

In questo caso la Corte si è espressa a favore degli assicuratori che avevano respinto una richiesta di risarcimento da parte di una società di leasing, la quale si era vista "cannibalizzare" il proprio aeromobile da un operatore a cui il bene era stato ceduto in locazione.

L'aerolinea, infatti, versava in cattive acque e aveva ben pensato di utilizzare - senza il consenso della società di leasing - parti di ricambio dell'aeromobile preso in locazione, al fine di mantenere in efficienza il resto della flotta senza l'aggravio di costi aggiuntivi.

La decisione della Corte è stata presa sulla base del principio che il danno non era stata causato da un evento fortuito e che tale circostanza poteva essere eccepita anche nei confronti dell'assicurato congiunto.

In quest'occasione, la clausola AVN67 è stata giudicata dalla Corte americana priva di ambiguità sull'intenzione di riservare all'assicurato congiunto un trattamento solidale con l'assicurato principale a fronte di un evento non accidentale. Difatti, l'assicurato principale aveva agito deliberatamente causando intenzionalmente il danno per trarne un proprio immediato vantaggio economico.

Tralasciando le tematiche relative ai rischi spaziali che non sono oggetto di questa relazione, è da evidenziare, infine, una variazione importante nella principale carica societaria dell'Associazione con la nomina a Presidente di John Buckley di QBE Australia che è subentrato a Janet Sadler.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

OBLIGATIONS FOR THE AIR CARRIER TO PROVIDE CARE IN THE EVENT OF THE FLIGHT CANCELLATION DUE TO THE AIRSPACE CLOSURE (Court of Justice of the European Union – Judgment in case C.12/11)

Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna

The facts

The European Court of Justice's pronouncement of January 31, 2013 is the latest in an increasingly frequent sequence of references for preliminary rulings concerning the interpretation and application of Regulation 261/2004 which establishes common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights.

The said dispute arose from the closure of the majority of European airspace between 15 and 22 April 2010, following the eruption of Iceland's Eyjafjallajökull volcano.

The claimant, Ms McDonagh, was one of the passengers on the Faro to Dublin flight scheduled for 17 April 2010 which was cancelled following the volcanic eruption. Flights between continental Europe and Ireland did not resume until 22 April 2010 and Ms McDonagh could not reach Dublin until 24 April 2010. During that period, Ryanair failed to comply with its obligations to provide care pursuant to Article 9 of the Regulation. According to that provision, passengers have to be provided, free of charge, with meals, refreshments, hotel accommodation, local transport and basic communication services for the delay period.

After the events, Ms McDonagh brought an action against Ryanair before the Dublin District Court for compensation in the amount of EUR 1,129.41, corresponding to the costs she incurred during the waiting days.

The preliminary ruling

The questions referred by the Dublin Metropolitan District Court (Ireland) can be summarised in the following categories: the court, first, inquired the Court of Justice whether the airspace closure as a result of a volcanic eruption comes under the notion of "extraordinary circumstances", and, if so, whether that means that liability for breach of the airline's duty to provide care under Articles 5 and 9 is excluded. Second, if the Court classifies such circumstances as a "extraordinary circumstances", it is also asked to rule on the question whether, in such a situation, the obligation to provide care must be subject to a temporal and/or a monetary limitation.

The European Court of Justice first turned to the meaning of extraordinary circumstances, noting that these are not exhaustively defined in the Regulation, even though Recitals 14 and 15 of its preamble provide several examples, including notably air traffic management decisions and meteorological conditions incompatible with the operation of the flight concerned.

In accordance with everyday language, the term "extraordinary circumstances" literally refers to circumstances which are "out of the ordinary". In the context of air transport, it refers to an event which is not inherent in the normal exercise of the activity of the carrier concerned and is beyond the actual control of that carrier on account of its nature or origin (Case C-549/07 Wallentin-Hermann v Alitalia paragraph 23).

Following the Advocate General's analysis of the relevant *travaux préparatoires*, who suggested that the Legislature intended to bracket together under this term the entire range of possible events, the Court noted that 'extraordinary circumstances' served as an all-encompassing category, "whatever (the event's) gravity". It refused to recognise a separate category of 'particularly extraordinary' events as against both the ordinary meaning of the notion and the underlying consumer-protective objectives of the Regulation.

For said reason the Court replied that circumstances such as the closure of part of European airspace as a result of a volcanic eruption constitutes "extraordinary circumstances" which do not release air carriers from their obligation to provide care.

Second, the Court stated that the regulation does not provide for any limitation, either temporal or monetary, of the obligation to provide care to passengers whose flight is cancelled due to extraordinary circumstances.

The Court pointed out that the that provision is particularly important in the case of extraordinary circumstances which persist over a long time and this obligation must remain compelling, whatever the event which resulted in the cancellation and whether or not the air carrier was responsible for the event. It is in situations where the waiting period is particularly lengthy that it is necessary to ensure that an air passenger has access to essential goods and services throughout that period.

Finally, the fact that the obligation defined in Article 9 of Regulation No 261/2004 to provide care entails, as Ryanair claims, undoubted financial consequences for air carriers is not such as to invalidate that finding, since those consequences cannot be considered disproportionated to the aim of ensuring a high level of passengers protection.

EMIRATES GRANTED "*FIFTH FREEDOM RIGHTS*" FOR MILAN-NEW YORK FLIGHTS: A NEW TARGET ON EU – U.S. ROUTES

Anna Masutti e Alessandra Laconi
LS Lexjus Sinacta, Bologna

A new scenario is taking shape in the airline industry with the rapid expansion of Emirates, the Persian Gulf-based airline, which by a recent development strategy has begun offering services between the European Union and the U.S. through direct flights also in partnerships with other airlines.

The Abu Dhabi-based Etihad Airways is all set to ferry passengers bound for the U.S. through Dublin, under a deal with Irish flag carrier Aer Lingus. Dubai's Emirates airline, Etihad and Qatar Airways have recently added flights to Americas, after having significantly expanded into Asia and Europe.

The largest of the above carriers, Emirates, is a subsidiary of the Emirates Group, owned by the Dubai Government and a subsidiary of the Investment Corporation of Dubai. Founded only in 1985, since the early 1990s it has being making giant strides to become one of the world's fastest growing airlines. In October 2008, it opened the largest terminal in the world, handling over 27 million passengers.

Emirates has requested slots and traffic rights in order to be granted the right to extend one of its three daily flights from Dubai (DXB) to Milan Malpensa (MXP) onwards to New York's John F. Kennedy International (JFK) from the 1st of October 2013.

After an analysis of the relevant traffic flows, Emirates has affirmed the identification of a strong demand for both direct connections and for services provided by Emirates which is considered to stand out from the rest, being the only carrier in the region to offer a first class cabin.

On the 8th of April, the Italian Civil Aviation Authority (ENAC) has authorized the proposed services on an extra bilateral basis, thus granting

the fast growing UAE carrier rights to land in the Italian territory and board passengers travelling on to a third state, the U.S., where the passengers disembark (also known as "beyond rights").

This long-haul route, which allows Emirates to operate scheduled flights to pick up passengers in Italy and take them to the U.S. can be defined as an application of the "fifth freedom" right provided by the 1944 Chicago Convention, which was firstly aimed at preparing a framework within which the air transport could develop.

The route is thus enabled by the "open skies" agreement between the U.S. and EU, along with special authorization by Italian aviation regulators. Rules that govern such routes allow an airline to fly paying customers between two foreign cities, as long as the flight continues to or from its home country. In the Emirates' case, its Milan – New York route will continue to and from its main hub, Dubai.

After having abandoned some years ago, a similar route via Hamburg Fuhlsbüttel (HAM) to New York JFK this is going to be Emirates' long-haul flight between Europe and Americas. Eventually, this would mean that from the coming autumn, Emirates will be operating three daily flights connecting Dubai to New York. The one-stop via Milan will complement Emirates' two daily non-stop A380 flights.

Currently, the three carriers plying the route are Alitalia, Delta and American Airlines. This new offering from Emirates brand is likely to provide more choice for business people travelling that route.

As far as this sector is concerned, currently Emirates is the only carrier to offer first class cabins amongst its range of products. Their cabin can accommodate 8 passengers in first class, 42 in business and 310 in the economy class, whereas its competitors, viz Alitalia, Delta and American Airlines, have business class as their best onboard product. Moreover, the new daily service will be operated by a three-class 360-seat Boeing 777-300ER jet, potentially the best aircraft available in the market. Alitalia plies the route with A330 while Delta and American Airlines operate versions of the B767.

In light of the above, Emirates is expecting a substantial improvement of its business since the route has been hitherto bereft of any strong premium product offerings.

Also, similar one-stop services have proved to be quite popular on other routes of the UAE carrier, affording its passengers the opportunity to experience new destinations or to break up their journey on long trips.

The Middle East airline acknowledges that Malpensa is an interesting facility due to its proximity to the Swiss border and due to the fact that Lugano airport (LUG) cannot handle long-haul flights.

However, from a EU perspective, Emirates' foray into the EU-U.S. air transport market could represent a concern in terms of loss of traffic for its European competitors because trans-Atlantic routes are considered to be the most profitable ones for many European carriers.

In addition, it must be noted that the global financial crisis has put at a disadvantage companies like Alitalia that had already showed signs of financial weakness, economic vulnerability and management serious problems.

Alitalia's concerns also compound the effects of the world crisis and of an increasing aggressive policy of low-cost carriers such as Ryanair and EasyJet, which have gained in Italy a significant market shares.

In the meantime Emirates has built up a strong brand name as a leader in the aviation industry, particularly in terms of service excellence and rapid expansion, coupled with consistent profitability. Now it has been granted the chance to target a significant route like the one linking up Milan to New York.

In response to the aforementioned scenario, the European Union, through the Commission, and recently through the Parliament (draft report on the EU's External Aviation Policy – Addressing future challenges 2012/2299(INI) of the 1st of March 2013), has re-launched the consolidation of the EU's aviation industry in the global market, firstly expressed by Loyola De Palacio, the Commission's vice president, in 2001.

In particular, the European Parliament acknowledges that the global position of non-EU carriers has been reinforced through massive new investments in aircraft and infrastructure undertaken in various parts of the Middle East. The competitiveness of EU carriers has been further affected by factors such as state aid provided to its competitors that are not subject to EU competition laws, European airport congestion, high ATM and airport charges.

Under these circumstances, the Parliament has stressed the importance of a fair and open competition, hoping for inclusion of standard fair-competition clauses in bilateral air service agreements, and calling on the Commission to define a minimum set of standard requirements to be included therein.

Strategically speaking, the European Union needs to preserve a competitive aviation industry, which must also be developed in external markets.

Again, in the case of Alitalia, aside from the concerns expressed by European Institutions, it remains to be seen whether Alitalia will be capable to implement effective commercial strategies in order to avoid loss of trans-Atlantic market shares, already seriously compromised by the feeding from Italian airports to the European hubs where passengers can find long-haul destinations for all over the world.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

PROGETTO GEOSOSTA: UNA MAPPA DINAMICA DEI PARCHEGGI

Cristina Castellini
MAT manager at ANIA

Premessa

In Europa il trasporto di merci su strada continua a essere di gran lunga preponderante rispetto a quello ferroviario e marittimo nonostante da tempo l'Unione Europea si sia posta l'obiettivo di incentivare il ricorso al trasporto combinato gomma-ferrovia e alle cd "autostrade del mare". Esso rappresenta, infatti, oltre i due terzi del tonnellaggio totale.

In Italia il 90% dei trasporti "cargo" viene ancora effettuato su gomma con tutti i problemi che questo comporta: dal congestionamento del traffico, all'inquinamento, agli incidenti e, non ultimo, alla esposizione di autisti e carichi alla criminalità, specie quella organizzata.

L'ANIA ha una lunga tradizione nelle attività di prevenzione del fenomeno criminoso sotto il profilo assicurativo. Risalgono agli anni '80 i primi elenchi "Parcheggi per autocarri in Italia", redatti dall'Associazione per cercare di ridurre l'impatto (in quegli anni particolarmente pesante) della criminalità sull'autotrasporto merci. In trenta anni di attività - anche con notevoli investimenti da parte del mercato assicurativo trasporti – si sono affinati i metodi di indagine e sono state delegate le ispezioni delle aree individuate a professionisti della sicurezza per rendere l'"Elenco parcheggi ANIA" uno strumento di sempre maggiore utilità per gli operatori del settore, italiani ed esteri. Sul sito dello IUMI (International Union of Marine Insurance) sono riportati i link ai lavori che ANIA ha sviluppato per il settore trasporti.

Il progetto Geososta

Nel 2007, in collaborazione con la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, nasce il progetto Geososta, dedicato agli utenti del trasporto pesante; in sintesi una banca dati web georeferenziata in cui sono visualizzabili le aree di sosta e di parcheggio di cui all'Elenco ANIA e tutte le informazioni utili relative.

La banca dati è stata di recente ampliata per consentire la consultazione e la raccolta di informazioni anche in ordine alle aree di parcheggio e di sosta site all'interno dei principali porti italiani e nelle immediate vicinanze degli stessi.

L'aumento di criminalità in queste zone e l'esigenza di una migliore gestione dei rischi assicurativi propri del traffico ro-ro nazionale (cabotaggio), comunitario ed extra-Shengen hanno indotto ANIA ad estendere l'indagine (sempre svolta da professionisti della sicurezza) a queste aree per offrire un ulteriore strumento di supporto agli operatori.

Geososta permette agli utenti del settore di:

- visualizzare - tramite una ricerca avanzata e con l'ausilio della cartografia satellitare - le schede delle Aree/Parcheggi e di programmare quindi al meglio le soste, al fine di salvaguardare la propria sicurezza e di proteggere il mezzo e il carico trasportato;
- segnalare nuove Aree/Parcheggi - o eventuali variazioni/integrazioni a quelli già contenuti nel sistema - fornendo ogni indicazione possibile (ubicazione, tipologia, servizi, ecc.), attraverso l'utilizzo di un'interfaccia semplice, che si avvale di una base cartografica digitale, e contribuendo così ad un aggiornamento dinamico della "mappatura";

- scaricare sul proprio navigatore satellitare le Aree/Parcheggi quali POI (Point of Interest).

Attualmente Geososta consente la visualizzazione, per regione, di

47 Parcheggi protetti

aree dotate cioè di recinzione, che prevedono un'attività di custodia e che, inoltre, possono essere provviste di adeguate misure elettroniche di prevenzione (allarmi antintrusione, etc.)

98 Aree di sosta

ovvero spazi non sempre identificati da una recinzione e non custoditi, dove è possibile far sostare l'automezzo pesante anche per periodi relativamente lunghi

e, in relazione ai **9 PORTI** che sono stati finora oggetto di indagine (**GENOVA, LA SPEZIA, LIVORNO, NAPOLI, CIVITAVECCHIA, RAVENNA, BRINDISI, PALERMO, TRIESTE**), consente la visualizzazione di

18 Aree di sosta rotabili

in concessione o in uso ai terminalisti o alle compagnie di navigazione, ove il mezzo staziona in attesa di imbarco o di ritiro, site all'interno del porto

10 Parcheggi retroportuali

ossia aree esterne alla cinta doganale

Per ogni area sono fornite informazioni sulle principali caratteristiche strutturali (ubicazione, ricettività, modalità di accesso) e sui servizi offerti.

Per le aree portuali e retroportuali vengono anche indicati: tipologia di traffico, vettori marittimi, orari di apertura e tempi di sosta nonché i link al sito ufficiale del porto.

Grazie a tali informazioni viene razionalizzato il trasporto multimodale e, conseguentemente, vengono ridotti i tempi di viaggio e di sosta dei mezzi.

Il portale è naturalmente consultabile anche in lingua inglese.

http://sosta.smaniadisicurezza.it/index.jsp?LINGUA=IT
http://sosta.smaniadisicurezza.it/index.jsp?LINGUA=EN

L'Europa

Con queste attività ANIA ha, di fatto, preceduto iniziative europee, considerato che nel resto dell'Europa il problema delle aree di parcheggio sicure è entrato relativamente di recente tra le priorità.

La direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali riconosce che la creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta lungo le strade riveste enorme importanza per la sicurezza del traffico, oltre che per la prevenzione del crimine.

La direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (recepita nel nostro paese con DM 13.10.2011) chiede alla Commissione europea di definire le specifiche per la fornitura di servizi di informazione e prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

La Commissione ha già fornito un sostegno finanziario a progetti pilota per promuovere la costruzione di aree di parcheggio sicure lungo la rete transeuropea (SETPOS) e la classificazione delle aree di parcheggio secondo gli standard di sicurezza e qualità (LABEL).

- Secure European Truck Parking Operational Services: http://www.setpos.eu/about_setpos.htm
- The European Truck Parking Area LABEL Project: http://truckparkinglabel.eu/

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

IUMI Annual Conference
Londra, 15 - 18 settembre 2013
http://www.iumi2013.com/

Trasporti e Consegne Internazionali: istruzioni per il corretto uso delle Regole Incoterms® 2010 e coperture assicurative appropriate
Roma, 2 ottobre 2013
http://www.cciitalia.org/iccitalia_seminari.htm

Conferenza SITA - Università di Bologna
Italian airports: meeting the challenge of traffic growth and the competition among airlines
Roma, 12 novembre 2013
Grand Hotel de la Minerve
conferences@sita.aero

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
Andrea Cupido
Alessandra Laconi
Marino Ziz

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