

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 2014 - N. 3 anno IV

Marine

Italian MAT insurance market overview di <i>Cristina Castellini</i>	3
Pirateria marittima e sanzioni internazionali: effetti sul commercio internazionale. Aspetti giuridici e politico-strategici di <i>Cristina Castellini</i>	11
Marine Cyber Risk by <i>Neil Smith</i>	13
Avaria comune e trasporto di esseri viventi come merce di <i>Alfredo Dani</i>	16

Aviation

International Union of Aerospace Insurers - AGM Berlino, June 2014 di <i>Marcello Maestri</i>	21
L'inquinamento acustico degli aeroporti nella recente riforma comunitaria di <i>Doriano Ricciutelli</i>	31

Transport

Il trasporto multimodale e la responsabilità del vettore di <i>Isabella Colucci</i>	36
--	----



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Dal 1° al 5 giugno si è tenuta a Berlino la 74ª edizione della Annual General Meeting dell'International Union of Aerospace Insurers (IUA).

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 TALIAN 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 established in Italy and operating in those branches do have a significant weight (especially in the cargo one), 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).

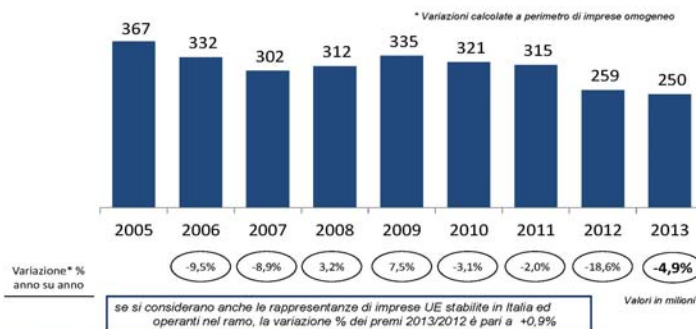
KEY FIGURES - HULL

1. Premium volume (Euro million)

Premi contabilizzati lordi del lavoro diretto italiano



CORPI VEICOLI MARITTIMI





The volume of premiums written in 2013 decreased by 5% from 259 million € in 2012 to 250 million € in 2013 (+ 0.9% if we consider the branch offices of European companies established in Italy).

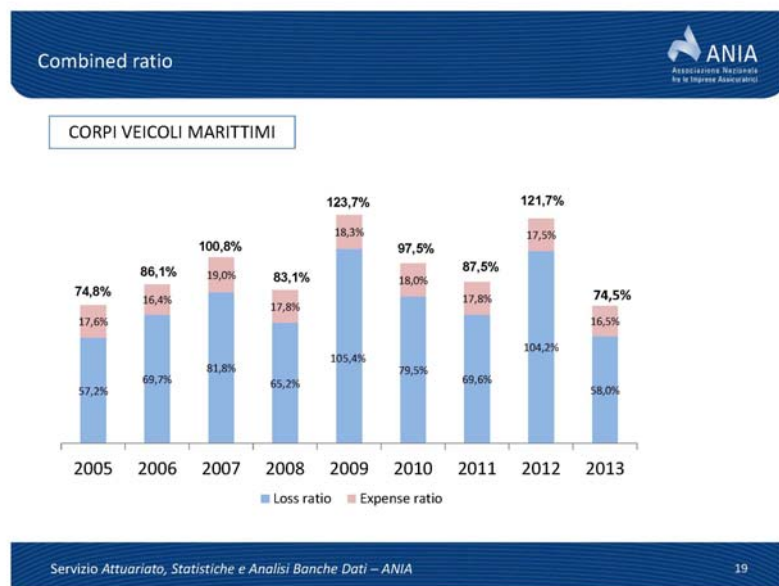
The main reasons for this reduction are related to:

- fluctuations in exchange rates
- a drop in rates due to overcapacity issues
- a significant shifting of risks towards the branch offices of European companies
- and, for a few of those Companies, the underwriting activity about risks not placed before within the Italian market.

The number of contracts in the portfolio slightly increased compared to the previous year. The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2014) appears stationary (with predictable fluctuations between -2% and +2%) and positive for the next three years from 2014 to 2016 (with predictable fluctuations between +2% and + 10%).

The cost of reinsurance for the year 2013 reduced both for strong international competition and for a higher risks' retention policy of Insurance Companies.

2. Loss ratio





The loss ratio for 2013 improved considerably (more than 42 percentage points).

The fundamental reasons for this improvement are due to the absence of major claims and to a decrease in claims frequency.

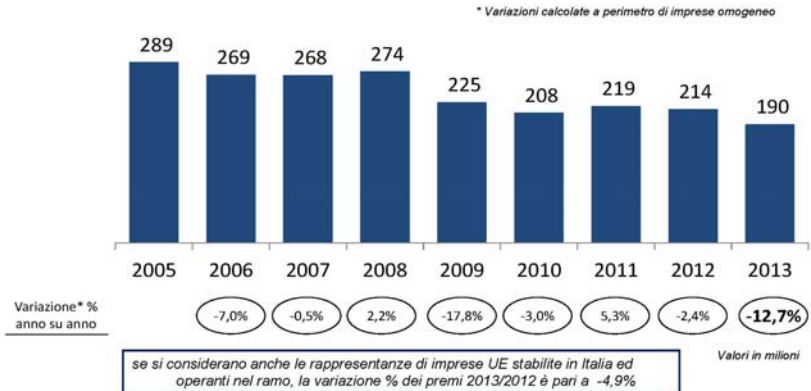
KEY FIGURES - CARGO

1. Premium volume (Euro million)

Premi contabilizzati lordi del lavoro diretto italiano



MERCI TRASPORTATE



Servizio Attuariale, Statistiche e Analisi Banche Dati - ANIA

23

The volume of written premiums in 2013 decreased by 12.7% (-4.9% if we consider the branch offices of European companies established in Italy) over the previous year.

The economic crisis and the decline in turnover, as a result of the contraction in commercial traffics, are the primary causes of this reduction. Moreover, the competition had a strong impact on rates and fluctuations in exchange rates - even if marginally compared with "hull" sector - had, in some cases, negative effects on the trend of the cargo branch. Stronger than in the hull sector it was the impact of the activities of the branch offices of European companies especially in import-export trade more than in inland traffics.



The number of contracts in the portfolio decreased also due to the growth of consortia. The prospect of average annual growth in premiums in the current year (2014) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) whereas should be stationary for the next three years 2015-2017 (with predictable fluctuations between -2% and + 2%).

The costs of reinsurance for the year 2013 reduced both for strong international competition and for a higher risks' retention policy of Insurance Companies.

2. Loss ratio



The loss ratio for 2013 enhanced, moving from 52% in 2012 to 39.4% in 2013. Actually - notwithstanding a real improvement of the sector, primarily due to the absence of major claims and a drop in loss frequency - the phenomenon did not have the size shown by figures.

The positive trend greatly depends on the data collection (as recalled in the preliminary remarks). Info on losses are available only for the Insurance companies subject to Italian Supervisor Authority's control. Therefore the statistical data of the branch offices of European companies established in Italy were not taken into account in the graphs. And, as already mentioned, these Companies gave cover to a large number of "negative" risks for which ANIA do not have any statistical info.



KEY FIGURES - AIRCRAFT HULL

1. Premium volume (Euro million)

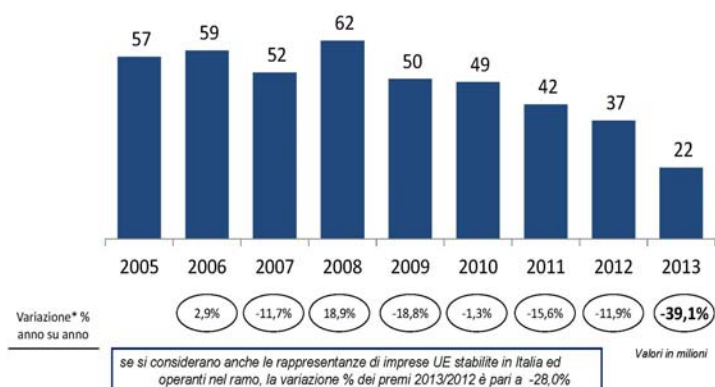
The volume of gross written premiums in 2013 decreased by 39.1% (-28% if we consider the branch offices of European companies established in Italy), confirming the downward trend of previous years.

Premi contabilizzati lordi del lavoro diretto italiano



CORPI VEICOLI AEREI

* Variazioni calcolate a perimetro di imprese omogeneo



Servizio Attuariale, Statistiche e Analisi Banche Dati - ANIA

13

The causes are related to

- persistent situation of economic crisis and consequent contraction of the Italian market in terms of both operators and fleet value as well as disappearance of a few airlines
- excess of reinsurance capacity
- strong international competition which had impact on rates and caused an outflow of "Italian risks" towards foreign Insurance Companies
- the loss of some important public administration's contracts.

The number of contracts in the portfolio generally decreased.



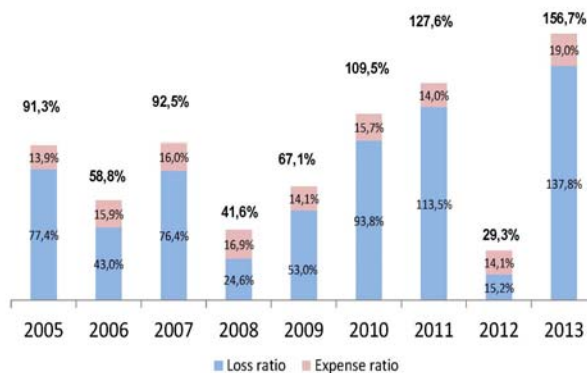
- The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2014) appears strongly negative (with predictable fluctuations below -10%) or negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary or in further slightly decrease (with predictable fluctuations between -2% and +2%) for the next three years from 2015 to 2017.
- The cost of reinsurance for the year 2013 reduced slightly or remained substantially unchanged.

2. Loss ratio

Combined ratio



CORPI VEICOLI AEREI



Servizio Attuario, Statistiche e Analisi Banche Dati - ANIA

14

- The market loss ratio for 2013 worsened significantly from 15.2% in 2012 to 137.8% in 2013.
- The main reasons for this deterioration are due to a raise in claims frequency (mainly linked to the portfolio's quality) and in claims' average costs, besides some major claims.
- In particular it is to be noted the total loss of the prototype for military training M346 of Alenia Aermacchi (owning to the Finmeccanica Group) which, in May 2013, crashed in Savona area during trial and certification operations.



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

The volume of premiums written decreased by 27.3% in 2013 (-15.9% if we consider the branch offices of European companies established in Italy) confirming the negative trend over the previous years.

Premi contabilizzati lordi del lavoro diretto italiano



RC AEROMOBILI



Servizio Attuario, Statistiche e Analisi Banche Dati - ANIA

28

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, traffic, passengers and cargo.

With very few exceptions, the number of contracts in the portfolio generally decreased.

The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2014) appears strongly negative (with predictable fluctuations below -10%) or negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and, again, negative or at most stationary for the next three years from 2015 to 2017.

The costs of reinsurance for the year 2013 reduced slightly or remained substantially unchanged.

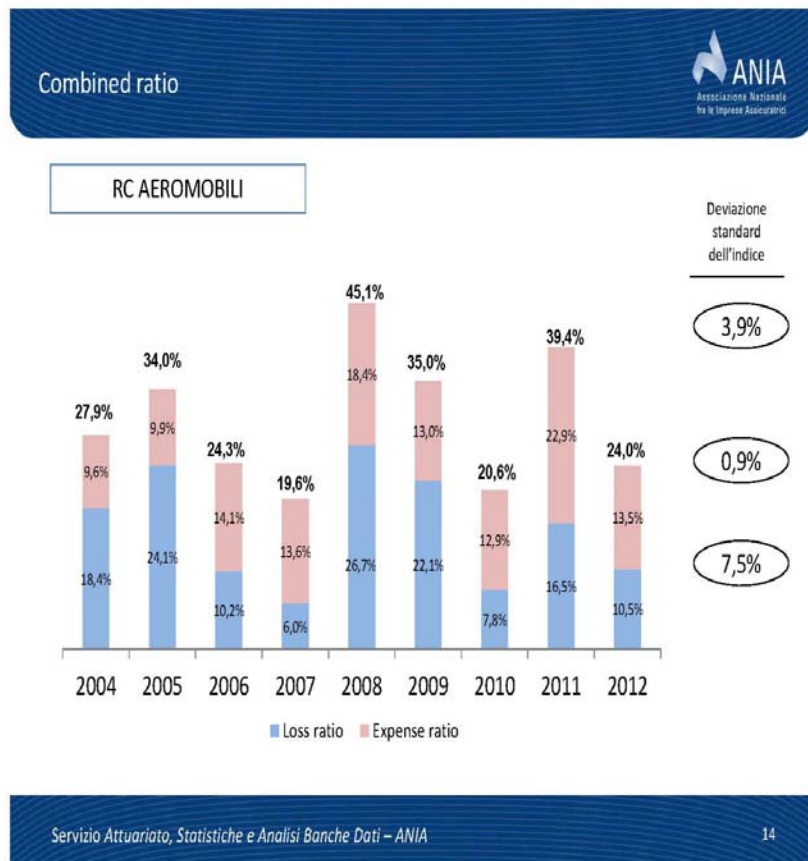


2. Loss ratio

The market loss ratio for 2013 worsened compared to 2012, rising from 10.5% to 19.8%.

This deterioration is the result of an increase in the frequency of claims (mainly linked to the portfolio's quality) and, primarily, in claims' average costs.

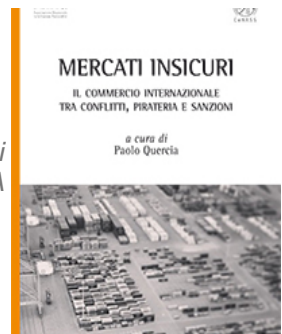
Furthermore some fatalities of passengers covered by a Third Party Liability Policy were registered.





PIRATERIA MARITTIMA E SANZIONI INTERNAZIONALI: EFFETTI SUL COMMERCIO INTERNAZIONALE. ASPETTI GIURIDICI E POLITICO-STRATEGICI

Cristina Castellini
MAT manager at ANIA



Si è tenuto a Roma il 10 luglio scorso il Convegno "Pirateria marittima e sanzioni internazionali: effetti sul commercio internazionale. Aspetti giuridici e politico-strategici" organizzato da SIOI (la Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale presieduta dall'ex Ministro Franco Frattini, Cenass (Center for Near Abroad Strategic Studies) e ANIA.

Il Convegno - al termine del quale è stato distribuito il libro "Mercati insicuri. Il commercio internazionale tra conflitti, pirateria e sanzioni" in cui sono stati raccolti a cura del direttore di Cenass, Paolo Quercia, anche gli atti del Convegno che ANIA ha organizzato in sinergia con Cenass stesso nel febbraio di quest'anno a Milano - ha rappresentato il punto ideale di chiusura di una serie di iniziative sul tema.

 ANIA
 Associazione Nazionale
 fra le Imprese Assicuratrici

 SIOI
 Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale

 CENASS
 Center for Near Abroad Strategic Studies

Roma, 10 luglio 2014 - ore 16.00. Palazzetto di Venezia

**Pirateria marittima e sanzioni internazionali:
effetti sul commercio internazionale.
Aspetti giuridici e politico-strategici**

Franco FRATTINI	Presidente SIOI
Aldo MINUCCI	Presidente ANIA
Attila TANZI	Ordinario Diritto internazionale pubblico, Università di Bologna
Natalino RONZITTI	Professore emerito Diritto internazionale, Università LUISS G. Carli
Giuseppe MARESCA	Dirigente Generale Ministero del Tesoro
Riccardo MORGANTE	Generali Italia
Francesco Maria DI MAIO	Italian Center for International Relations
Paolo QUERCIA	Center for Near Abroad Strategic Studies

Al termine del convegno sarà distribuito ai partecipanti il volume
 curato da ANIA e CENASS ed edito dalla casa editrice Aracne dal titolo
 "Mutamenti strategici 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali"

RSVP : eventi@cenass.net



● ANIA ha dedicato forza-lavoro e risorse economiche all'approfondimento di questi temi e alla diffusione delle proprie conoscenze tra le associate e gli altri operatori del settore.

● Nel 2009 e nel 2010, negli anni caldi della pirateria somala che vedeva una crescita preoccupante delle azioni criminali nel golfo di Aden, ha organizzato due eventi sul tema della pirateria,

- in occasione del primo, invitando tra gli speaker, un negoziatore di una delle società leader nelle attività di consulenza, prevenzione e risposta alle emergenze legate alla pirateria, dalla delicatissima fase di negoziazione con i pirati, alle non meno complesse procedure di pagamento del riscatto, fino alla liberazione della nave e degli ostaggi;
- in occasione del secondo, facendo intervenire un esperto di Interpol della direzione Specialized Crime & Analysis.

● Nel 2010 ANIA ha sottoscritto la compagna online dal titolo "Piracy: enough is enough" promossa da una vasta coalizione di organizzazioni internazionali per indurre i Governi ad investire maggiori risorse nella lotta alla pirateria.

● Nel 2011 Pirateria e Sanzioni sono state oggetto del convegno "L'assicurazione del trasporto e le sfide del nuovo decennio" che è stata occasione di confronto tra esponenti del mondo assicurativo e legale sia italiani che stranieri con l'obiettivo di confrontarsi sulle tematiche allora (come ora) di impatto per le assicurazioni trasporti.

● Infine come lo stesso presidente di ANIA, Aldo Minucci, ha avuto modo di ricordare nella sua presentazione al libro, l'Associazione è socia da 23 anni dell'International Maritime Bureau e dal 2000 sostiene economicamente il Piracy Reporting Centre dell'IMB per il prezioso servizio che questo organismo - indipendente, apolitico e sovvenzionato esclusivamente da donazioni dei privati - offre a livello mondiale, 24 ore su 24, nella ricezione e nella diffusione di rapporti e notizie sulla pirateria e sugli attacchi armati alle navi.

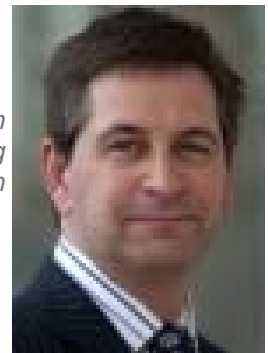
● *Si ricorda che gli atti del Convegno sono reperibili sul sito ANIA parte pubblica al seguente link*

● *http://www.ania.it/it/sala-stampa/eventi/?month=2&year=2014#event_26-2-2014*



MARINE CYBER RISK

*Neil Smith
Head of Underwriting
Lloyd's Market Association*



The implications of cyber coverage, and cyber liability, are exercising minds across the insurance sector as the industry adapts to the increasing exposure of its client base to cyber related issues.

These reflect the growing reliance of our customer based on Information technology and data in their day to day operations, and an expectation that insurers will respond in circumstances where a cyber problem disrupts their business.

One of the difficulties faced by anyone trying to understand cyber exposures is the term itself.

"Cyber" can be seen to be broad enough to encompass stolen or corrupted data, denial of service attacks, computer viruses, almost anything related to a computer/IT systems could be regarded as a cyber exposure.

The problems of cyber coverage have been recognised for many years within the maritime sector.

The various Y2K/Millennium/Electronic Date Recognition Clauses drafted in the late 1990s, many of which were linked to extensive enquiry and proposal forms, showed that insurers recognised that the maritime sector was vulnerable to a possible problem caused by the malfunction of a computer system, whether this was on-board ship, for loading or unloading operations, when held in a warehouse or as part of a client's logistics processes.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

This ongoing exposure to cyber risks was also reflected in London by the introduction of the Institute Cyber Attack Exclusion Clause (CL380) in November 2003. CL380 grew out of the need to address the market's increased exposure to terrorist attack in the aftermath of the September 11 attacks in New York, and the recognition that such an attack might not be through "conventional" weapons, but could be through a deliberate attempt to disrupt trade via a malicious attack using a computer system.

Technology has moved on since 2003, with all aspects of our lives becoming more reliant on computer and internet technology. It is estimated that back in 2003 around 11% of the world population had access to the internet. It is now estimated that this figure is around 40% and those with access are becoming increasingly reliant on the internet and computer technology in both our personal and business environments.

A recent presentation given by representatives from Lloyd's Register in Lloyd's Old Library outlined a number of examples where this reliance on technology has led to problems. These included an IT control related engine failure on a container ship which led to contact damage, passenger injuries on a cruise ship caused by the unexpected behaviour of the vessel to crew input while the vessel was on autopilot, and loss caused by an unexpected reset to a system controlling a pipe-handling crane. In all of these examples the "cyber" incident arose not through a "malicious" attack, but through innocent user error, or an unexpected software response to user input.

These examples also emphasise the reliance on complex and integrated electronic control and operating systems. In many cases the machinery on board vessels is controlled through a computer interface, performance of which can fundamentally impact the operation of the vessel.

Many of these systems are monitored and controlled onshore, with crews on-board having little ability or experience to affect repairs, or to configure the vessel into a safe "limp home" mode.

These examples give an indication of the integrated nature of IT into modern ship operations, and the type of claims which could arise as a result from a failure or malfunction.



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

From an underwriting perspective it is necessary for insurers to properly understand these exposures and to understand how their clients are addressing their IT systems within their overall risk management processes.

Back in the late 1990's, as part of their work on Y2K/date change, insurers introduced provided clarification to clients as to the cover they were prepared to provide.

This clarification was linked to the insured providing responses to a detailed set of questions contained within an Electronic Date Recognition (EDR) Conformity Data Sheet which provided insurers with an insight into the client's IT systems and the steps which the insured had taken to address or limit the risk of a Y2K/EDR type loss.

Properly understanding the exposures which are faced by clients, and tailoring their insurance product to meet these needs, is the challenge which faces marine insurers across their whole book of business.

The increased reliance on IT, and the related potential cyber exposures, are a new key element of this, and one which marine insurers ignore at their peril. Clients will want coverage for cyber exposures, marine insurers need to step up to the challenge of providing it.





A VARIA COMUNE E TRASPORTO DI ESSERI VIVENTI COME MERCE

Alfredo Dani
Studio Legale D G
Genova



Il trasporto di esseri viventi come merce, al giorno d'oggi, si riferisce (e potrebbe sembrare ovvio) al trasporto di animali vivi. Si tratta di un traffico altamente specializzato in relazione al quale, sia per quanto concerne il trasporto sia per quanto riguarda l'assicurazione, il mercato ha sviluppato una interessante contrattualistica standard, che tiene conto delle peculiarità della "merce" viva.

La copertura assicurativa è generalmente realizzata facendo ricorso all'una o all'altra delle "Livestock Clauses", che tra l'altro prevedono quali rischi coperti, "Jettison and Washing Overboard" e l'avaria comune.

Altrettanto ovviamente, il mercato (ufficiale) del trasporto e dell'assicurazione non si occupa dei natanti di ogni genere che, nelle condizioni più diverse - ma pur sempre, più o meno, disumane - trasportano i migranti che approdano, spesso dopo inenarrabili traversie, sulle coste (anche) italiane. I migranti, quale che sia la ragione del loro migrare, sono donne, uomini, bambini; non sono bestiame. Tuttavia, il trasporto marittimo commerciale del bestiame garantisce agli animali trasportati condizioni di vita, durante il viaggio, infinitamente migliori rispetto a quelle riservate ai migranti, che faticheremmo a definire "passeggeri" malgrado tale possa essere la qualifica ad essi spettante nel casellario delle definizioni.

Precedenti, non puntuali ma suggestivi, del triste fenomeno della migrazione li si ritrova andando indietro nel tempo di alcune centinaia di anni, ai tempi del fiorire della tratta degli schiavi africani verso (soprattutto) le Americhe.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Una premessa è d'obbligo. La schiavitù, intesa come la sottrazione ad una persona umana – sia pure con mille possibili sfumature – delle prerogative del suo essere tale è sempre esistita e, temo, in qualche modo continuerà ad esistere in futuro. Ai fini di questo breve scritto vorrei limitarmi ad esaminare, senza pretese di rigore né di completezza, il fenomeno in quel periodo, terminato intorno agli inizi dell'800, in cui la riduzione in schiavitù ed il commercio dell'uomo ridotto cosa fu determinante per lo sviluppo economico del continente americano.

Fin dalla scoperta dell'America teologi e giuristi si interrogarono a lungo sull'"essenza umana" di coloro che oggi chiameremmo, con espressione politicamente corretta, "*Native Americans*". Anche considerando che il mondo usciva da un Medioevo che aveva visto infinite forme di abolizione o riduzione delle prerogative umane, si ripercorre non senza disagio il lungo dibattito teologico/antropologico/giuridico teso a determinare se gli *Indios* avessero natura di uomini ovvero di semplici, ancorché peculiari, animali legittimandosi assai più agevolmente, in caso di risposta negativa, la loro utilizzazione come schiavi (non tanto la loro riduzione in schiavitù poiché tale operazione non avrebbe avuto senso in relazione ad un soggetto *ab origine* non umano).

Fu un religioso spagnolo, padre Bartolomé de Las Casas, appartenente all'ordine dei Domenicani, a sostenere strenuamente l'"umanità" dei nativi. Poiché, tuttavia, nelle nuove terre vi era bisogno di lavoro servile, padre Bartolomé si spinse fino a suggerire a Carlo V di sostituire gli schiavi indigeni (così "umani" e, fattore di non poco conto, deboli e soggetti a malattie) con robusti negri importati dall'Africa. Si ebbe così, nella prima metà del '500, l'inizio della tratta. "*Egli*" (padre B. de las Casas) "*provò grande compassione per gli indiani che si sfinivano nei laboriosi inferni delle miniere d'oro delle Antille, e propose all'imperatore Carlo V l'importazione di negri che si sfinissero nei laboriosi inferni delle miniere d'oro delle Antille*" (Borges, *Storia universale dell'infamia*, nella traduzione di Vittoria Martinetto).

Del resto, il Papa Paolo III, con la bolla *Sublimis Deus* del 1537, sulle tracce dei suggerimenti di padre Bartolomé, aveva riconosciuto la natura umana degli *indios* così come (ed è triste vedere una così nobile affermazione smentita subito dopo dai fatti) di "*...tutte le genti di cui i cristiani verranno a conoscenza, benché vivano fuori dalla fede cristiana....*". Successivamente, con le *Ley Nuevas*, 1542 – 1543, Carlo V equiparava i nativi ai sudditi della Corona di Castiglia.



E i negri?

Prontamente, vista la sopravvenuta impossibilità canonica e giuridica di impiegare, nelle nuove terre, manodopera locale (fragile, peraltro, e di salute cagionevole), venne attivato il rastrellamento, con la interessata connivenza dei piccoli sovrani e capi tribù locali, di robusti e non cagionevoli negri.

La natura umana del negro reso schiavo, a dispetto della bolla *Sublimis Deus*, venne opportunamente negata dal *Code Noir* del 1685 (cui fece seguito il *Codigo Negro Carolino* del 1784).

Inglese, francesi, spagnoli e portoghesi, attraverso la creazione di apposite Compagnie, si avventarono sul profittevole mercato della tratta, protetti da una normativa per la quale lo schiavo aveva natura di bene mobile non registrato (...*n'avoir point de suite par hypothèque...*) suscettibile, quindi, di valutazione economica e, conseguentemente, di essere oggetto (quale merce) di assicurazione (R.J. Pothier, *Traité du contrat d'assurance*) contro i rischi del loro trasporto via mare dall'Africa ai luoghi della loro schiavitù.

E' sorprendente come la durezza dei tempi e le esigenze del commercio abbiano narcotizzato la coscienza ed anebbiato l'intelligenza, di giuristi insigni (oltre al già menzionato Pothier, Emerigon, Baldasseroni, Azuni).

Tuttavia, secondo la maggior parte di tali commentatori, la natura di "effetto di commercio" dello schiavo negro non ne consentiva il getto in mare (tipico atto di avaria comune) poiché quella natura umana negata allo schiavo dal diritto civile doveva venir riconosciuta da quel "diritto naturale" che, nell'epoca dei lumi, stava tornando di moda. Insomma, lo schiavo era una merce, ma solo fino a un certo punto!

Il postulato per cui gli schiavi/merce, come tali trasportati e soggetti alle regole del trasporto marittimo incluse quelle in tema di avaria comune, esistenti fin dall'antichità anche se variamente applicate nei diversi ordinamenti fino all'uniformità più tardi raggiunte con le Regole di York e Anversa, non potevano tuttavia venir gettati in mare (tipico atto di avaria comune) venne, almeno in un primo momento, smentito da un caso famoso: il caso della nave negriera *Zong*, armata da un commerciante di schiavi di Liverpool che aveva assicurato nel 1781 presso assicuratori, ancora, di Liverpool un carico di ben 442 schiavi destinati ad essere trasportati in America da Accra (Ghana).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Dopo un viaggio travagliato, anche a causa dell'inefficienza del comandante - che commise gravi errori di navigazione- e dell'equipaggio nonché per il fatto che erano stati imbarcati molti più schiavi di quanti la nave potesse ragionevolmente trasportare, la *Zong* venne a trovarsi con provviste d'acqua dolce per soli quattro giorni, quando le coste della Giamaica distavano circa 10 giorni di navigazione.
- In queste circostanze le scelte del comandante (condivise, a quanto pare, dall'equipaggio convocato appositamente in assemblea) sono tanto più agghiaccianti in quanto rispondenti ad una ferrea logica assicurativa. Infatti: 1) se nulla fosse stato fatto, tutto il carico di schiavi era destinato a morire di sete; 2) la polizza non avrebbe comunque coperto la morte degli schiavi a terra, né la morte "naturale" degli schiavi a bordo.
- Di conseguenza, il 29 novembre vennero gettati in mare (per primi, in quanto meno utili) 54 donne e bambini. Seguirono la stessa sorte 42 uomini adulti (il 1° dicembre) ed altri 36 schiavi nei giorni immediatamente successivi. La nave giunse in Giamaica con solo 208 schiavi, che vennero venduti sul posto.
- Non appena la notizia della vicenda dello *Zong* raggiunse l'Inghilterra, gli armatori/negrieri chiesero agli assicuratori, in quanto atto di avaria comune, l'indennizzo corrispondente al valore degli schiavi gettati in mare per la salvezza della spedizione.
- Di fronte al rifiuto degli assicuratori di pagare l'indennità, l'armatore negriero li convenne nel marzo 1783 dinnanzi la Guildhall di Londra, davanti ad una giuria ma con la supervisione di William Murray, 1° Conte di Mansfield, meglio noto come Lord Mansfield: uno dei padri fondatori del diritto marittimo e commerciale inglese.
- La giuria accolse la domanda dell'armatore negriero in base alla - semplice - considerazione che nell'assicurazione marittima gli schiavi vanno trattati come carico, con tutte le conseguenze del caso.
- Subito, però, ad opera di uno schiavo liberato e dell'attivista anti schiavitù Granville Sharp, venne prospettata un'azione penale per omicidio la quale, tuttavia, non venne mai coltivata.
- Gli assicuratori impugnarono la decisione della giuria dinnanzi alla *King's Bench Division* della *Commercial Court*, e si trovarono ancora davanti a Lord Mansfield, questa volta in veste di giudice di secondo grado.



- Lord Mansfield aveva già affrontato il problema della schiavitù decidendo, nel 1772, il caso *Somerset* dove si trattava di decidere se fosse legale detenere schiavi in Inghilterra.
- Abbastanza ambiguamente, allora, aveva deciso che la schiavitù non era mai stata introdotta in Inghilterra con legge (*Statute*) né era prevista in *Common Law*.
- Lo stesso Lord Mansfield, commentando la decisione in primo grado della Giuria nel caso della nave *Zong*, dichiara: "(La Giuria) non ha avuto dubbi (anche se ciò può essere molto chocante) nel senso che il caso degli schiavi sarebbe stato lo stesso se dei cavalli fossero stati gettati fuori bordo. Il problema era se vi fosse o meno, una assoluta necessità di gettarli fuori bordo, e la Giuria è stata dell'opinione che tale necessità sussisteva".
- Elementi acquisiti durante la (nuova) istruttoria, fra i quali errori dell'equipaggio, cattive condizioni della nave, un violento acquazzone che aveva imprevedibilmente rifornito d'acqua dolce la nave (trasformando senza possibilità di dubbio il "getto" in mare del terzo lotto di schiavi in un efferato omicidio) consentirono a Lord Mansfield di accogliere l'appello degli assicuratori (non risultano altre successive impugnazioni) senza trovarsi ad intaccare i principi dell'avaria generale, uno dei pilastri del diritto marittimo e commerciale.
- Si può temere che, senza gli elementi di fatto appresi nel corso del processo, la decisione sarebbe stata diversa.
- La tragedia della *Zong* in qualche modo rafforzò il movimento anti schiavista.
- La schiavitù, in Inghilterra, e così il commercio degli schiavi vennero aboliti nel 1807; abolizione rafforzata, qualche anno più tardi, con l'attribuzione allo schiavista del grave reato di *Felony*.
- Resta, a tanti anni di distanza, il disagio creato dalla sensazione che un grande giudice/giurista, se costretto, avrebbe ammesso il sacrificio di vite (umane, malgrado ogni finzione) per salvare il diritto.
- Purtroppo ciò è accaduto molte volte nella storia, e non vi è ragione di pensare che, in diversi contesti, non possa ancora accadere.



INTERNATIONAL UNION OF AEROSPACE INSURERS - AGM BERLINO, JUNE 2014

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



Introduzione

- Nei giorni dal 1° al 5 giugno 2014, si è svolto a Berlino, in uno storico albergo recentemente riaperto dopo la distruzione subita durante la seconda guerra mondiale e le successive vicende che hanno interessato la città, l'Annual General Meeting numero 74 dell'IUAI (International Union of Aerospace Insurers).
- Il successo della riunione del 2014 è testimoniato dal fatto che il numero di delegati partecipanti è stato di oltre 200 raggiungendo il massimo storico rispetto ad ogni precedente edizione.
- Come di consueto il primo giorno dei lavori ha visto le riunioni del Comitato Esecutivo e dei Gruppi di Studio delle varie discipline mentre l'ultima giornata è stata interamente dedicata alle attività sociali e al networking.
- I giorni dal 2 al 4 giugno hanno, invece, impegnato i delegati con temi interessanti e svariati che hanno coperto vari aspetti del mondo aeronautico, non esclusivamente dal punto di vista assicurativo ma spaziando anche in ambiti diversi quali ad esempio, per citarne alcuni che non sono stati analizzati in questo articolo, la certificazione degli aeromobili, l'addestramento dei piloti, le modalità di comunicazione ed informazione da tenere in caso di sinistro, l'esperienza di un volo in assenza di gravità.
- Di seguito una breve analisi degli argomenti ritenuti più interessanti ed ascoltati nei tre giorni di riunioni tecniche.



● **Sessione Prodotti e Aeroporti**

● Martin Cox di Global Aerospace ha tenuto un intervento relativo alle nanotecnologie dal titolo significativo "*Cose molto piccole che possono causare problemi davvero grandi*" a illustrare come, l'utilizzo ormai sempre più diffuso di queste tecnologie particolari possa nascondere dei rischi, principalmente per la salute a causa delle diverse possibilità di assorbimento di entità di dimensione infinitesimale da parte del corpo umano.

● Gli utilizzi delle nanotecnologie in ambito aeronautico sono molteplici e spaziano dai cablaggi, agli isolamenti acustici, ai sensori, ai dissipatori di fulmini sulla superficie degli aeromobili.

● E' stato portato un interessante esempio di come EasyJet, utilizzando una vernice composta da nanoparticelle per la verniciatura dei propri aeromobili, riesca ad ottenere riduzioni nei consumi di carburante del 2% per ciascuna macchina.

● La risposta degli assicuratori a questa problematica, data la mancanza di informazioni e statistiche certe sui potenziali danni è improntata ad una certa cautela passando dalla totale esclusione dalle coperture dei danni cagionati da questa tecnologia alla possibilità di una loro parziale reinclusione alla concessione, in casi specifici di una limitata retroattività per proteggersi contro i rischi latenti che possono manifestarsi anche molti anni dopo la conclusione della copertura.

● Dzung Nguyen Tu di AXA CS e Roger Sethsson di Inter Hannover hanno affrontato l'argomento del c.d. Non-Occurrence Grounding, cioè della messa a terra di aeromobili non a seguito di un incidente aeronautico ma su iniziativa del costruttore.

● Le sfide che deve affrontare l'assicuratore in questo ambito sono molteplici e la sempre maggiore esigenza di prevenzione nei confronti della possibilità che occorra un incidente porterà all'aumento dei Non-Occurrence Grounding.

● Da qui la necessità di tracciare una linea di confine il più chiara possibile tra i rischi di impresa propri del costruttore (da trasferire magari a mercati assicurativi alternativi come l'ART) e la sua responsabilità civile (da trasferire, invece, all'assicuratore aeronautico).



Ne deriva, quindi, l'opportunità di redigere testi di polizza dove siano chiaramente definiti i limiti e le condizioni applicabili a questa particolare tipologia di evento terra nel rispetto delle necessità e delle obbligazioni delle parti coinvolte.

Sessione Aviazione Generale

Il contributo del Gruppo di Studio di Aviazione Generale ha avuto la sua maggior densità di interventi nel settore degli UAV con argomenti che andavano dagli utilizzi dei veicoli alla regolamentazione normativa fino ai piloti.

Dopo il recente seminario organizzato da ANIA a Milano e considerando il fatto che alcuni contributi hanno riguardato il confronto tra la normativa europea e quella di altre nazioni, anche con richiami a quanto fatto in Italia da ENAC, la trattazione di questo argomento sarebbe risultata qui ridondante e sicuramente meno approfondita di quanto ascoltato in quella sede, togliendo spazio a commenti relativi ad altri ambiti, altrettanto interessanti.

John Brogan, di USAIG ha presentato l'argomento relativo al c.d. *Flight Data Monitoring*, l'analisi e l'utilizzo dei dati di volo, già adottati per le aerolinee, a fini di miglioramento della sicurezza dei voli di aviazione generale traendo insegnamenti e indicazioni dagli incidenti occorsi in passato.

L'intervento ha mostrato come si stia passando da un approccio reattivo ad uno proattivo: dall'analisi cioè di un singolo evento per risolvere a posteriori la causa che lo ha determinato, cercando di evitarne la ripetizione, all'osservazione e valutazione di una serie di eventi assimilabili tra loro per condividere gli eventi scatenanti e prevenirli intervenendo sia sull'ingegneria degli aeromobili che sull'addestramento dei piloti.

Gli equipaggiamenti dei più recenti aeromobili di Aviazione Generale, quanto meno i maggiori di essi, per valore e dimensioni, includono già registratori di dati di volo e qualche operatore sta equipaggiando con questa strumentazione i propri velivoli che ne sono sprovvisti.

Per l'utilizzo di questi dati a fini di prevenzione il primo passo da compiere è quello della loro raccolta ed è cruciale il fatto che la loro divulgazione ed i provvedimenti conseguenti alla loro analisi non abbiano scopo punitivo nei confronti di chi non ha operato secondo le prescrizioni.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Gli utilizzatori dei dati devono necessariamente sviluppare una cultura che permetta di condividere le informazioni tra gli operatori aggregando una base dati sempre più ampia e che accetti queste evidenze per quello che sono realmente: la possibilità di imparare e migliorare dai riscontri quotidiani in contrapposizione alla attesa di trarre insegnamenti dagli incidenti.
- A livello assicurativo, il compito degli addetti ai lavori è quello di acquisire la consapevolezza di questa evoluzione nell'addestramento e nella prassi operativa.
- Gli assicuratori hanno bisogno di capire come questi dati vengano utilizzati e quali aspetti di questo processo possano condurre a procedure, aeromobili e piloti più sicuri con evidenti ricadute positive per il settore.
- Ilya Kabachnik di Alfa Strakhovanie ha illustrato una serie di dati statistici relativi al settore ala rotante.
- Il punto di partenza della presentazione è stato l'iniziativa dell'International Helicopter Safety Group (IHST) che mira a ridurre, entro il 2016, il tasso di incidenti che coinvolgono aeromobili ad ala rotante dell'80% rispetto al 2006.
- Questo obiettivo si traduce in un tasso di 1,9 incidenti ogni 100.000 ore di volo nel mondo e di 1,8 incidenti ogni 100.000 ore di volo negli USA (l'obiettivo è ambizioso in quanto, nel 2012 questo indicatore è stato di poco meno di 5 incidenti ogni 100.000 ore di volo).
- A corollario di questa informazione è stata presentata una serie di statistiche che ha mostrato come la maggior parte degli incidenti occorsi ad elicotteri negli ultimi anni (con un perimetro variabile da 4 a 11 in funzione della statistica mostrata) abbia coinvolto voli privati seguiti dai voli di addestramento / scuola.
- Le cause principali di danno sono state la perdita di controllo e, a seguire, gli incidenti occorsi durante fasi di autorotazione delle macchine.
- Particolare interessante, la prevalenza di cause scatenanti gli eventi è stata individuata negli errori manutentivi.



● Tema 1 – I viaggi commerciali nello spazio

● Uno dei moduli del convegno, tenuto anche da un ospite esterno anziché dai rappresentanti dei Gruppi di Studio delle varie discipline, ha riguardato l'aspetto commerciale legato ai viaggi nello spazio che, per inciso, significa operare voli ad una quota superiore ai 100 km.

● L'argomento è relativamente giovane, benché siano già iniziati i viaggi commerciali con passeggeri paganti in ambiente orbitale.

● Sono stati presentati vari argomenti, dai mezzi utilizzati per questa tipologia di voli agli "spaceport", luoghi dai quali partire e dove arrivare, passando per alcune considerazioni relative agli aspetti legali della materia.

● Le possibilità ed i costi dei viaggi commerciali nello spazio saranno a breve molteplici e l'offerta dei mezzi utilizzabili costruiti, alcuni, dai maggiori produttori aerospaziali è in aumento.

● Airbus, ad esempio, ha in progetto un veicolo orbitale che può portare fino a 4 persone a bordo e Virgin Galactic sarà pronta nel 2015 con un progetto per un veicolo di maggiori dimensioni che può portare fino a 6 passeggeri e due membri di equipaggio con una capacità di carico complessiva di 600 kg. I costi per posto passeggero di questi nuovi veicoli potrebbero variare dai 100.000 ai 270.000 Euro per viaggio; come termine di paragone i voli commerciali attualmente operati hanno costi che variano dai 20 ai 40 milioni di euro.

● La maggior parte dei luoghi utilizzati per i lanci orbitali, oltre ai famosi Cape Canaveral o Mojave Air Space Port, è comunque ubicata negli Stati Uniti; in Europa, solo in Svezia al momento esiste un progetto che richiederà, tuttavia, parecchi anni prima della sua realizzazione.

● Data la natura e la complessità dei mezzi che utilizzano questi "spazioporti" le problematiche assicurative sono molteplici e delicate.

● Per citarne alcune: le esposizioni per la garanzia hangarkeeper possono facilmente raggiungere i 100 milioni di dollari per un paio di veicoli ricoverati, oppure i depositi del carburante utilizzato per la spinta propulsiva dei veicoli spaziali hanno un grado di pericolosità maggiore rispetto ai corrispettivi utilizzati in aviazione, la fase di rientro del veicolo spaziale, potrebbe, inoltre, causare maggiori rischi a causa della impossibilità di effettuare più di un tentativo di atterraggio.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Le questioni legali, infine, riflettono anch'esse, la complessità e la diversità della materia rispetto ad un normale ambito aeronautico.

● La tutela di tutte le parti coinvolte nell'argomento, dai passeggeri all'industria produttrice richiederebbe certezze e conclusioni che al momento, anche a causa dei precedenti giurisprudenziali in materia, rari se non assenti, nessuno possiede.

● Sessione Legale e Sinistri

● Brendan Lumb di Catlin ha affrontato la tematica dell'asbesto e le sue ricadute sul fronte assicurativo aeronautico.

● Il punto di partenza dell'intervento è stato la determinazione di una carenza delle riserve per sinistri riconducibili all'asbesto, nei diversi rami assicurativi, pari a 9 miliardi di USD.

● In campo aeronautico l'amianto è stato utilizzato in varie aree, dai cablaggi alle guarnizioni dei motori agli impianti frenanti e potrebbe generare una serie di problematiche per la salute che necessariamente si rifletteranno sugli assicuratori aeronautici.

● I costi per la nostra categoria, che comprendono una riserva sinistri per questa garanzia di circa 500 milioni di USD devono tener conto anche della caratteristica di "long tail" di questa materia specifica che vede l'apertura costante di nuovi sinistri dovuti anche al fatto che il settore aeronautico è un target in aumento per quanto riguarda le richieste di risarcimento.

● A livello normativo di polizza, una specifica esclusione di questa causa di danno è stata introdotta solo dal 2002 / 2003, con un ritardo di circa 25 anni rispetto alle coperture di RC Generale; prima di allora le coperture aeronautiche prevedevano solo una generica esclusione relativa all'inquinamento ed alla contaminazione.

● Il versante dei sinistri presenta problematiche legate alla corretta identificazione dell'anno di competenza del sinistro, della sua allocazione nella corretta sezione di polizza, della determinazione del settore interessato, se aeronautico o meno, delle entità assicurate e della creazione di protocolli specifici; tutte attività individuate come il preciso scopo di mantenere il controllo dei costi.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Fondamentale per la scelta della modalità di gestione del danno è altresì il bilanciamento tra i costi di difesa in contrapposizione agli eventuali risarcimenti stabiliti da un tribunale.
- I criteri di riservazione dei danni costituiscono un'altra sfida in questo ambito dovendo adottare precise metodologie per la valutazione e la revisione degli importi, che tenga in considerazione l'incremento delle spese e l'analisi qualitativa e quantitative degli importi IBNR.
- Un maggiore coordinamento tra gli operatori potrebbe, infine, limitare l'esposizione del mercato.
- Natsuyuki Furumai, rappresentante di Tokio Marine & Nichido Fire Insurance, traendo spunto da una sentenza di una corte degli Stati Uniti ha presentato l'argomento della responsabilità a carico di un vettore aereo nel caso di sequestro di un minore da parte di uno dei genitori.
- I matrimoni internazionali sono sempre più diffusi e, con essi, aumentano proporzionalmente i divorzi e le liti ad essi collegati.
- Non sono rari i casi nei quali sono state intentate cause avanti tribunali negli USA contro vettori aerei chiedendo il risarcimento di asseriti danni derivanti dalla incapacità della linea aerea di impedire il sequestro internazionale di un minore.
- Nella causa esaminata, i legali dell'attore hanno sostenuto la responsabilità della linea aerea per aver lasciato imbarcare una madre, non statunitense, con il figlio minore al seguito permettendole così di lasciare gli Stati Uniti e raggiungere il proprio paese dove ha sottratto il figlio ai contatti con il padre, cittadino americano.
- Il ricorso al tribunale è stato fondato sulla mancata attenzione da parte della linea aerea ad una serie di segnali che avrebbero potuto, se riconosciuti, evidenziare il tentativo di sequestro del minore. Tra questi elementi l'attore ha elencato il possesso di un biglietto di sola andata pagato in contanti il medesimo giorno del volo, il fatto che il minore viaggiasse assieme ad una donna senza la compagnia di un uomo, il fatto che il minore fosse visibilmente di aspetto multirazziale, il possesso da parte del minore di un passaporto non statunitense di nuova emissione, la differenza nel cognome tra la madre ed il minore, la mancanza di un particolare modulo richiesto per l'espatrio ed il fatto che la destinazione del volo fosse verso un paese non aderente alla Convenzione dell'Aia del 1980 sugli aspetti civili del rapimento di minori.



La difesa della linea aerea si è basata sulla teoria che essa non avesse alcun dovere di riconoscere l'intento criminale della passeggera né di impedire la commissione di un reato.

In aggiunta a ciò il vettore ha portato a sua difesa quanto contenuto nella legge statunitense di deregolamentazione del trasporto aereo del 1978 (ADA) che proibisce l'introduzione di normative o regolamenti che abbiano effetto su prezzi, rotte o servizi offerti dai vettori.

Una corte distrettuale del Massachusetts ha rigettato la domanda dell'attore affermando che la compagnia aerea non aveva alcun dovere di investigare sulla situazione apparente, né sull'ambiente di provenienza del passeggero, né di controllare la condotta di una madre al fine di impedire che essa conducesse il proprio figlio al di fuori degli Stati Uniti.

Gli elementi di fatto non sono stati ritenuti dal giudice abbastanza evidenti da consentire al vettore di prevedere le conseguenze del permesso all'imbarco.

La Corte ha respinto quindi la domanda dell'attore alla luce, tra gli altri, del fatto che le operazioni di emissione di biglietti, checkin ed imbarco ricadono sotto la definizione di servizi secondo l'ADA; l'adempimento del vettore agli obblighi richiesti dall'attore sarebbe stato al di là delle aspettative di mercato e l'obiettivo dell'ADA è proprio di impedire l'emanazione di leggi o regolamenti che obblighino i vettori a responsabilità che vadano oltre la prassi di mercato.

Da qui la pronuncia negativa.

Sessione Aerolinee

Un altro dei contribuiti provenienti da ospiti esterni alle delegazioni IUAI ha riguardato la tracciabilità della posizione degli aeromobili durante i sorvoli oceanici.

Alan Khalili di Aireon, società di controllo e sorveglianza del traffico aereo, ha preso lo spunto per il proprio intervento dalla scomparsa del volo MH370 della Malaysian Airlines per illustrare le soluzioni proposte dalla propria compagnia.

A seguito di questo evento si è acquisita la consapevolezza del fatto che durante i sorvoli delle aree oceaniche il controllore del traffico aereo non sempre è a conoscenza della esatta posizione di un aeromobile.



I sistemi di sorveglianza che hanno origine da un segnale emesso dalla terra ferma hanno un raggio d'azione di 300 miglia nautiche; oltre questa distanza i controllori del traffico possono solo stimare la posizione tenuta da un aeromobile in volo.

Tuttavia, pur esistendo tecnologie alternative per sopperire a questa mancanza nella maggior parte delle rotte commerciali esistenti il loro costo non ne giustifica l'adozione per il settore aeronautico.

Tra le priorità dell'ICAO vi è la tracciatura completa di tutti i voli di linea, indipendentemente dalla loro posizione o destinazione migliorando le procedure di ricerca e soccorso e valutando quale tecnologia possa soddisfare l'obiettivo di tracciatura globale dei voli oceanici.

La tecnologia disponibile per ottenere questo risultato, di cui una parte già operativa ed una parte in via di completamento per il 2017, si basa su due piattaforme di cui una è in grado di fornire l'esatta posizione di un aeromobile in sorvolo sugli oceani e l'altra progettata per sostituire la tecnologia radar per il controllo del traffico aereo sulla terraferma attraverso l'utilizzo delle reti satellitari Inmarsat, Iridium e Aireon.

Questa nuova metodologia di controllo del traffico aereo si potrebbe tradurre, oltre che nell'aumento della sicurezza del volo, nella riduzione dei costi operativi grazie all'ottimizzazione dei ratei di salita degli aeromobili, all'utilizzo di aerovie e correnti in quota più favorevoli al fine di aumentare l'efficienza e ridurre i consumi e le emissioni nocive.

Al progetto illustrato, oltre alle autorità aeronautiche di Irlanda e Danimarca, partecipano anche l'ente di controllo del traffico aereo canadese ed ENAV.

Sessione Spazio

La sessione, oltre al già citato contributo relativo ai viaggi commerciali nello spazio, è stata introdotta da Marco Ramadoro di Satec che ha presentato l'interessante statistica sull'andamento del mercato assicurativo spazio per il 2013.

Senza entrare troppo nel dettaglio numerico e grafico, si illustra qualche dato che permette di meglio inquadrare questa linea di business parallela al settore aviazione propriamente detto.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Nel corso dello scorso anno ci sono stati 81 lanci in orbita di cui 3 sono falliti, 38 di questi lanci sono stati assicurati ed uno di questi è fallito. ● Attraverso questi lanci sono stati immessi in orbita 209 satelliti di cui 52 assicurati; questi contribuiscono a formare il numero di satelliti circolanti in orbita geostazionaria di 1.396 unità di cui 178 di essi assicurati.

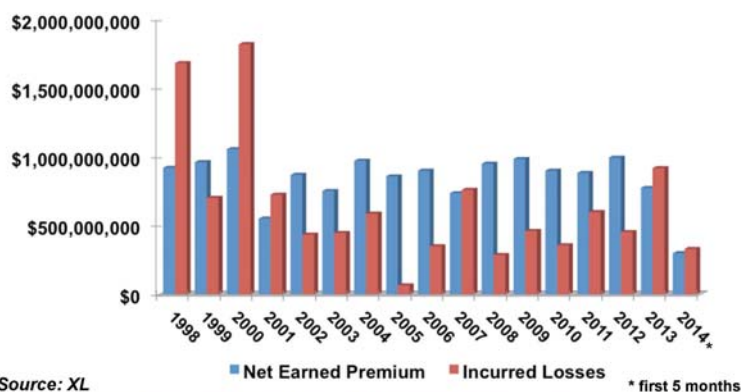
● La raccolta netta di premi spazio nel 2013 è stata di USD 775 milioni (di cui l'80% a copertura della fase di lancio ed il rimanente 20% per la fase orbitale) ed i sinistri occorsi sono pari a USD 919 milioni con un rapporto S/P del 119%.

● La capacità attuale del mercato assicurativo spazio, fornita da oltre 40 assicuratori, è di USD 750 milioni per la fase lancio e di USD 550 milioni per la fase orbitale.

● Interessante è anche il dato relativo alla distribuzione dei sinistri per fase dal 2000 al 2013: il 45% dei sinistri occorsi si è verificato durante la fase di lancio, il 42% durante i primi due mesi della vita in orbita del satellite ed il 12% dal terzo al dodicesimo mese in orbita.

● I saluti alla conclusione dei lavori dell'AGM hanno dato l'appuntamento al prossimo meeting, nel giugno 2015 a Bangalore (India).

Market Annual Premium and Claims



Source: XL

International Union of Aerospace Insurers
Berlin, 2014



L'INQUINAMENTO ACUSTICO DEGLI AEROPORTI NELLA RECENTE RIFORMA COMUNITARIA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Nella seduta del 16 aprile 2014 il Parlamento Europeo (PE), approvando la risoluzione sulla "posizione" del Consiglio n. 8/2014, ha adottato in via definitiva il regolamento che istituisce norme per l'introduzione di "restrizioni operative" finalizzate al contenimento del rumore nei maggiori aeroporti dell'Unione⁽¹⁾.

Si tratta, innanzitutto, di una rilevante iniziativa che era stata originariamente inclusa nel pacchetto di (tre) proposte della Commissione, denominato "Better Airport"⁽²⁾, volte a promuovere la competitività degli scali aerei nell'ambito dell'UE ed accrescerne le prestazioni in termini di sostenibilità e competitività, obiettivo peraltro fondamentale della nuova politica delle infrastrutture dei trasporti⁽³⁾.

Nello specifico, la normativa in argomento, che sostituisce e abroga la Direttiva 2002/CE/30 (recepita nell'ordinamento interno con il DLgs n. 13/2005), in linea di necessità continuità con le precedenti disposizioni, punta ad integrare più incisivamente la disciplina comunitaria con la legislazione internazionale di settore, in specie gli orientamenti contenuti nel "Balance Approach" dell'ICAO (International Civil Aviation Organization)⁽⁴⁾ nonché talune indicazioni del DOC 29 (III[^] ed.) della CEAC-ECAC (European Civil Aviation Conference).

(1) Regolamento 598/2014/UE del 16 /4/2014 (G.U.U.E. L 173 del 12/6/2014); Posizione del 24/3/2014, 2014/C128/01; il regolamento si riferisce agli scali con più di 50.000 movimenti di velivoli civili l'anno.

(2) Vedi COM(2011)823; le restanti proposte del "package" riguardano gli *slots* (le bande orarie) e *grounhandling* (i servizi a terra).

(3) Vedi nota (memo) Commissione del 17/10/2013.

(4) Appendix C - Resolution Assembly A36-22; Report Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Non sorprenderà affatto che la *ratio* ispiratrice del nuovo provvedimento risieda nel perseguimento di un effettivo equilibrio tra qualità della vita delle persone ed esigenze connesse al controllo sulla rumorosità aeronautica, grazie all'impiego di una metodologia armonizzata, orientata a ripartire nettamente le responsabilità fra tutti i soggetti coinvolti nell'attività *de qua*.

● E' subito lecito osservare che il miglioramento del "clima acustico" nel quadro generale delle attività legislative in corso rappresenti un indubbio *target* privilegiato, ove si consideri che l'UE (quasi in parallelo) ha emanato - come perfetto *pendant* con l'atto comunitario di cui si discute - la direttiva 2014/38/UE del 14 marzo 2014 e il regolamento (2011/0409 COD) del 2 aprile 2014 riguardanti le procedure sulle limitazioni del rumore generato, rispettivamente, dai mezzi ferroviari e dai veicoli stradali.

● Muovendo sul solco della disciplina sostanziale, ci accorgiamo agevolmente che le questioni nodali in esame sono state affrontate facendo ricorso, da un lato, alla gestione ottimizzata del rumore prodotto da aeromobili - non disgiunta da puntuali stime sull'impatto di natura economica - e, dall'altro, alla determinazione del rumore stesso negli aeroporti, improntata a "criteri oggettivi" e "misurabili" uniformemente in tutti gli Stati membri.

● Si deve avvertire che siffatta impostazione tecnico-giuridica, *soi disant*, a doppio binario relativa alla fonte di rilevazione del rumore, che supera l'iniziale ipotesi restrittiva della direttiva n. 30 estendendo molto opportunamente l'indagine sulle emissioni acustiche anche al suolo, apporta un effettivo valore aggiunto ai fini di una più ampia protezione dei cittadini e dell'ambiente ⁽⁵⁾.

● Al riguardo, occorre preliminarmente chiarire che, comunque, la materia attinente al rumore ambientale resta invece saldamente ancorata all'*acquis communautaire* nella direttiva 2002/CE/49, che viene più volte richiamata nel regolamento in parola, attese anche le affinità tematiche connesse al comune *fil rouge* del bene "salute" di entrambi i provvedimenti⁽⁶⁾.

● (5) Vedi anche la "Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea" (2010/C 83/02), art. 37.

● (6) Vedi Dichiarazione della Commissione sulla relazione della Direttiva 2002/49/CE in "Raccomandazione A7-0274/2014"; vedi anche direttiva 2004/35/CE sulla responsabilità ambientale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul punto rimane incidentalmente da segnalare che la Commissione ha avviato, tramite una lettera di messa in mora del 25 aprile 2013 (ex art. 258 del TFUE), una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia (n. 2013/2022), motivata proprio dalla attuazione "non corretta" della prefata direttiva 2002/CE/49, con specifico nesso alle mappe acustiche strategiche.

Proseguendo nella nostra disamina annotiamo che, in ossequio a fermi principi di trasparenza, il regolamento stabilisce, *inter alia*, inediti "processi" di cooperazione tecnica fra gli *stakeholders*, di consultazione formale e mediazione dei "soggetti interessati" e, infine, di informazione⁽⁷⁾ resa dalle competenti autorità - con il contributo di *expertise* anche dell'Agenzia di cui al regolamento (CE) 216/2008 - dai vettori, dai titolari di certificati di omologazione e da coloro che comunque utilizzano velivoli.

Di qui, si aggiunga che ulteriori innovazioni segnano inequivocabilmente un radicale cambio di atteggiamento rispetto all'obbligo di tutela, *erga omnes*, dal rischio del danno acustico.

In particolare, risulta apprezzabile la norma che individuando i soggetti formalmente interessati ai citati processi di consultazione (*e.g.* abitanti esposti all'inquinamento, imprese, fornitori di servizi, gestori della rete ATM e operatori di scalo), colma le numerose lacune interpretative sorte dalla richiamata direttiva n. 30.

In proposito, come spunto di riflessione si può sostenere - senza tema di smentita - che la scelta dello strumento regolamentare non sia stata assolutamente casuale, vista la concreta esigenza, a livello comunitario, di eliminare le differenze applicative della direttiva e di offrire conseguentemente maggiori margini di manovra ai paesi membri nella ricerca, in ogni singola realtà aeroportuale, della soluzione più appropriata per la diminuzione del rumore in funzione del rapporto costi-benefici.

Orbene, fatta questa breve digressione, spostiamo debitamente il discorso al *core* della riforma, ovverosia alle "restrizioni operative".

In una giustificabile logica di flessibilità, detti interventi possono concretizzarsi in misure limitative generali (*e.g.* involgendo i massimali di movimenti o di quote di emissioni sonore), ovvero in misure specifiche

(7) Vedi anche Parere del CESE (2012/C 181/31).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

per velivoli (ove necessario anche il ritiro, ancorchè contingentato, della tipologia degli aeromobili marginalmente conformi - vero *quid novi-tatis* dell'impianto legislativo - cioè in breve gli aerei più rumorosi e obsoleti) e, infine, in misure parziali (con distinzione di interventi diurni e notturni).

In relazione ai dettagli più squisitamente tecnici della regolamentazione, preme sottolineare che è stata, *medio tempore*, abbassata la soglia acustica relativa ai predetti "aeromobili marginalmente conformi" (precisamente a meno di 8 EPNdB, l'unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita)⁽⁸⁾ rispetto ai parametri iniziali indicati dalla Commissione (che ne fissava il limite inferiore a 10 di dette unità, ritenuto sproporzionato, ad esempio, nei confronti delle compagnie che effettuano servizi di trasporto cargo).

In tale contesto, non si trascuri tuttavia la circostanza che l'Allegato II al regolamento, nel dettare le regole sulle modalità di valutazione in termini economici delle "restrizioni", include, nel novero degli indicatori di riferimento, un peculiare elemento di *risk assessment* (*rectius*: della "sicurezza delle attività aeronautiche, ivi compresi i rischi per i terzi") la cui portata, travalicando l'intrinseco significato dei termini della stessa locuzione, potrebbe potenzialmente non agevolare i percorsi applicativi delle misure predisposte per l'attenuazione del rumore.

Nel focalizzare, poi, la nostra attenzione sulla disciplina del periodo transitorio, risulta palese che un gran numero delle regole approvate dal Parlamento Europeo costituisce il risultato di un preciso compromesso raggiunto anche in esito ai recenti negoziati inter-istituzionali⁽⁹⁾.

In sostanza ci si riferisce, soprattutto, a quella parte dispositiva - pressoché una clausola sui diritti acquisiti - mirata a garantire che la praticabilità delle "restrizioni operative" vigenti resti tale fino al momento del relativo riesame da parte delle competenti autorità nazionali.

Vero quel che precede, non è fuor di luogo precisare che tra gli obiettivi salienti fissati dal legislatore nella mitigazione del rumore aeronautico

(8) Vedi parere del Comitato delle Regioni (2012/C 277/11).

(9) Vedi COM(2014)205 final.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● riveste un ruolo di assoluta centralità il cosiddetto “Diritto al controllo”, che si configura come una facoltà esercitabile dalla Commissione sull’*inter* decisionale assunto, giustappunto, da quelle autorità per implementare le suesposte “restrizioni operative”.

● All’evidenza spicca il ruolo in *subiecta materia* dell’esecutivo comunitario, già limitato nel potere di delega legislativa e di censura delle normative nazionali, che si riduce - potremmo affermare - essenzialmente a un mero compito di verifica della correttezza dei suddetti processi e di avvio delle eventuali azioni legali necessarie a difesa delle parti in causa⁽¹⁰⁾.

● Del resto, nel disegno complessivo tracciato dal legislatore comunitario rileva significativamente la previsione di concedere deroghe legislative in casi eccezionali, accordare incentivi finanziari agli operatori del trasporto aereo chiamati a rinnovare le flotte e, da ultimo, di respingere con fermezza gli atti discriminatori e risolvere le controversie, anche internazionali.

● Ciò detto, come conseguenza ci sembra auspicabile che la rinnovata disciplina di contrasto all’inquinamento acustico (che entrerà in vigore dal 13 giugno 2016), in conformità con i dettami del libro bianco (COM (2011)144)⁽¹¹⁾ e coerentemente alle linee guida del regolamento UE 1315/2013, possa concretamente istituire nella *policy* europea dei trasporti un sistema omogeneo in grado di assicurare la giusta compatibilità tra le attività dell’aviazione civile e la fruibilità residenziale nelle zone adiacenti agli aeroporti.



● (10) Vedi nota DG MOVE del 16/4/2014; vedi anche pronuncia della Corte di Giustizia dell’UE (8/9/2011) causa C-120/10 sulle “restrizioni operative”.

● (11) Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti, “Tariffazione e tassazione intelligenti”, Fase II (2016-2020).



I L TRASPORTO MULTIMODALE E LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE



Isabella Colucci
LS Lexjus Sinacta, Bologna

- L'aumento dell'utilizzo delle unità di carico standardizzate (c.d. "container") e la nascita di nuove tecniche di movimentazione delle merci nell'ambito della logistica hanno agevolato negli ultimi decenni il rapido sviluppo del c.d. «trasporto multimodale».
- Questa modalità di trasporto è caratterizzata dalla presenza di un'unica fonte negoziale in forza della quale il singolo operatore assume l'obbligo di curare il trasferimento di beni da un luogo ad un altro, mediante il ricorso a due o più mezzi di trasporto.
- L'unitarietà del contratto stipulato con il committente principale e il ricorso a plurime modalità di movimentazione hanno obbligato la giurisprudenza ad interrogarsi in merito alla disciplina applicabile a tale fattispecie ed, in particolare, al regime di responsabilità in caso di ritardo della consegna, perdita o avaria delle merci oggetto di trasporto.
- Duplice è, infatti, il problema sotteso alla fattispecie in questione:
 - uno internazionale, relativo alla difficoltà di coordinare le diverse normative applicabili in relazione ai differenti sistemi legislativi nazionali coinvolti dal contratto;
 - un secondo intermodale, relativo alle difficoltà di individuare una disciplina unitaria tra le diverse normative specifiche afferenti la singola forma di trasporto di cui di volta in volta il multimodale si compone.



L'orientamento oggi maggioritario ritiene che, in mancanza di un espresso accordo tra le parti, trovi applicazione al multimodale la disciplina del codice civile (c.d. "teoria unitaria"), sul presupposto che il trasporto combinato - anche qualora caratterizzato dall'assoluta prevalenza di uno specifico mezzo di trasporto - non rientra nell'ambito di alcuna delle ipotesi particolari oggetto delle convenzioni internazionali.

Trattasi di un orientamento che, seppur non in modo unanime, è ormai da tempo largamente riconosciuto dalla giurisprudenza di legittimità e di merito che ne ha confermato l'applicabilità sia in caso di trasporto internazionale marittimo-terrestre sia in caso di trasporto internazionale misto per via aerea e terrestre.

Recentemente la Corte di Cassazione (Sez. III, Sent., 6 agosto 2013, n. 18657, SO.GES.TER. Italiana s.r.l. c. Sharp Electronics (Italia) S.p.A., c. Trenitalia S.p.A.) ha confermato che "il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, sebbene caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito della normativa speciale prevista dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimane regolato dalla disciplina del codice civile".

Tale lacuna era inoltre causa di un'ulteriore conseguenza. Qualora, infatti, il vettore multimodale avesse affidato - come da prassi - l'esecuzione della tratta terrestre, marittima o aerea ad un subvettore, quest'ultimo nell'eventuale azione di regresso avrebbe potuto eccedere i limiti e gli oneri di responsabilità della disciplina propria del trasporto da esso eseguito, con il conseguente rischio per l'operatore multimodale di non poter recuperare per intero quanto posto a suo carico per il risarcimento del danno.

Tali problematiche sono oggi superate per effetto della riforma dell'art. 1696 c.c. avvenuta con il D. Lgs 286/2005.

L'attuale versione del codice civile prevede infatti all'articolo 1696 c.c. un limite risarcitorio a favore del vettore, limite che (per ogni chilo di merce perduta o danneggiata) è pari ad un euro nel trasporto nazionale e a 8.33 Diritti Speciali di Prelievo nel il trasporto internazionale.

Pertanto, tenuto conto dell'interpretazione unitaria sull'applicabilità della disciplina del codice civile al trasporto combinato, confermata anche dalla più recente Cassazione, il vettore multimodale può oggi invocare il limite di responsabilità sopra indicato.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA



IUMI - Internation Union of Marine Insurance
Building Expertise for a Changing World
Hong Kong, 21 - 24 settembre 2014



“Airports handler’s liabilities”, convegno organizzato da PRS ltd
Modena (presso Università), 10 - 11 ottobre 2014



Assemblea Confitarma - Confederazione Italiana armatori
Roma, 15 ottobre 2014



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
Marcello Maestri
Doriano Ricciutelli
Neil Smith

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