

# 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

ottobre 2014 - N. 4 anno IV

### Marine

IUMI Hong Kong Conference and the current market: building expertise for a changing world by <i>Alessandro Morelli</i>	3
Facts & Figures: i principali dati dello Shipping allo IUMI di <i>Laura Uliana</i>	7
Il Mercato Corpi: i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Massimo Garbarino</i>	13
Il Mercato Merci: i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Massimo Spadoni</i>	17
Loss prevention overview di <i>Riccardo Morgante</i>	20
Places of refuge di <i>Paolo Lovatti</i>	23
Inland Hull, Fishing Vessels & Yachting di <i>Cristiano Marino</i>	29
Avaria comune - "Men at Work": la lunga via delle Regole di York e di Anversa di <i>Alfredo Dani</i>	32

### Aviation

Il semestre di Presidenza italiana in UE e le iniziative salienti nel trasporto aereo di <i>Doriano Ricciutelli</i>	39
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### Transport

La Corte di Giustizia dell'UE si pronuncia sui "costi minimi" dell'autotrasporto italiano di <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i>	43
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----



ottobre 2014 - numero 4 p. 2

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



*Hong Kong ha ospitato dal 21 al 24 settembre la conferenza annuale degli assicuratori trasporti provenienti da tutto il mondo.*

### A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

The idea is to supply and update our associates with the latest legislative juridical developments at a national and European level. Our aim is to present the information in a way that is easy to access and use. We believe that this newsletter will fill an important gap due to the fact that most journals and legal reviews are often complex and it takes a lot of time to find the information required by insurance staff.

#### DISCLAIMER

*The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.*



## I UMI HONG KONG CONFERENCE AND THE CURRENT MARKET: BUILDING EXPERTISE FOR A CHANGING WORLD

*Alessandro Morelli*  
Direttore Operativo  
SIAT



The International Union of Marine Insurance held its annual meeting in Hong Kong last September with the common theme being “Building Expertise for a changing world”.

The Conference is the most important meeting of the marine insurance markets on a world wide basis and an opportunity to focus upon the current market conditions and the most relevant issues which have an impact on the marine (and offshore energy) insurance business.

On the economic side, in 2013/2014 the recovery in the advanced economies has broadened: the Eurozone has emerged from recession, although in differentiated ways for each country, and the US economic recovery seems well established and expected to gradually strengthen over the next couple of years. The slowdown in emerging economies growth seems to have decreased, particularly in Brazil and India whilst China remains on a GDP growth rate around 7%.

Overall the situation is forecasted to improve, although the recovery is likely to be slow and gradual.

The lasting impact of EU recession with high unemployment had an impact on the world trade which, in 2012 and 2013, grew at the same rate as world GDP, whilst usually you would expect a growth of world trade in the ratio of 2/2.5 of GDP (in 2009 and 2010 the differentiation reached 5/6 times - negative in 2009 and positive in 2010 - whilst on average in the period 1993/2013 export growth doubled GDP growth).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In this economic environment, the marine insurance markets are showing a basically flat trend, with global marine/energy premium reduced by 1.7%, from \$ 34.8bn to \$ 34.2bn: cargo premiums are stagnating (\$ 18bn in 2013, -0.50% vs. 2012) although global trade volume is increasing (with claims costs unlikely to decrease) and so are hull premiums, which do not increase (\$ 8.53bn, -0.8 vs. 2012) despite a continuous increase of the world fleet, high-value vessels especially.

Loss ratios on the Cargo side are about 70% over the period 2010-2013 years (with the exception of 2012, due to Sandy effect); on the Hull side 2013 shows a L/R around 72%, in line with 2004, 2005 and 2009, quite close to break-even.

A remarkable feature of the current marine insurance market is that there have not been any really significant losses in the past 12 months (after MOL Comfort in June 2013 and MSC Flaminia in July 2012).

The absence of major casualties for the first time since the 1990s should have brought the global hull insurance business to produce a profit this year, however the fundamental softness of the hull market remains, with premium levels appearing to be in further decline from already low levels, hence leaving – also in 2013 – very limited, if any, margin of profit to hull insurers.

Earlier losses of the scale of Costa Concordia – seen at the time as a potentially market turning event – have failed to have any real impact, and underwriting capacity shows no sign of diminishing, making it hard to imagine how costly a disaster should be to change the hull & machinery insurance market.

Only one claim of more than 10M\$ is reported in the first half of 2014, but the potential for big claims remains and is even more evident, with an increasing number of high values vessels afloat increasing the risk and there's the danger that catastrophe premium are being used to pay attritional losses.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

ottobre 2014 - numero 4 p. 5

Average claims costs per vessel have been reduced from the peak of \$ 100,000 in 2010 to \$ 42,000 in 2013, however the world fleet is growing and the reduction in values has slowed down, showing -2.60% in 2014 as compared to -14.80% in 2009, which should in principle push the total premium income of the market up, even if the rating remains soft: as seen, this is not the case.

There can be various reasons leading to the reduction of claim level and in particular to a long-term reduction in claims frequency (in addition to the absence of major claims): slow steaming, lower activity levels due to the state of freight market, deflation in repair costs, yards more interested to repair activities (up to 2008 they preferred ship-building), producing more yard capacity and reduction in steel prices.

However, the expected long-term reduction in claims frequency can be over-balanced by the fact that larger and more sophisticated ships entail that high-cost claim, when they occur, tend to be more expensive.

In this market situation Underwriters (particularly in the Hull Lob) are faced by a number of challenges:

- a decline in global hull income may result in intensified competition as soon as underwriters try to compensate the lost premium by expanding their book, so accelerating the decline of premium rates even more;
- soft market leaves little room to incentivize ship-owners towards improving standards, whilst keeping underwriting results sustainable;
- on the hull side the question arising more and more is: do we know the risk and can it be adequately priced? There is a need to invest in underwriting structures in order to keep knowledge of changing risks (more sophisticated ships), to educate their staff and to give more importance to actuarial approaches to enable underwriters to determine the sufficient premium level on a portfolio basis.

\*\*\*\*

IUMI is enhancing more and more its lobbying role and activity.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Under the project IUMI 2015, a strategic course has been launched, aiming at raising the profile of the organization and make it more relevant to the insurance shipping industry.

IUMI 2015 focus is not only on the Annual Conference as a debate place, but on a more structured organization, with a permanent Secretary in Hamburg.

The objective is to provide non-governmental organizations, political decision-makers and regulatory authorities with stronger input, getting closer to ship-owners, classification societies, salvors and other organizations that try to influence what's going on at IMO ("to be aboard the same boat as other industry organizations"), making IUMI more political and more visible, enhancing lobby work.

It is in this new framework that IUMI has established a new initiative, the Political Forum, as a mean to increase its lobbying activity, particularly towards IMO and the EU.

The Political Forum keeps updated a list of topical issues, which are considered as the most important for the shipping industry and it submits these topics to IUMI Executive Committee for consideration in view of proper action.

The list is periodically updated and published on IUMI web-site (the current up-date is 1/8/2014) and topics are split into 3 categories, on the basis of the degree of consideration which the Political Forum recommends to the Executive Committee. Amongst issues listed in Section A) the most topical subjects are:

- loss of ship documentation when a vessel is sold : IUMI is promoting an agreement between ship-owners and classification societies: transfer of records could become a condition of class? Or part of ISM code?

The point is to have continuity in maintenance and service records: typically lost documents include main engine wear data, machinery reports, information about steel thickness and dry dock work, bunker and lubricating oil analysis, information on spares: lack of records can lead to maintenance being overlooked and technical works carried out incorrectly, therefore increasing the risk of claims.



ottobre 2014 - numero 4 p. 7

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- containerships' safety and firefighting system on container vessels (in the wake of MOL Comfort and MSC Flaminia accidents, but also of previous others)
- access to places of refuges
- cyber risks
- risks of engine damage posed by catalytic fines.

The full List of current issues is available in great evidence on IUMI home page ([www.iumi.com](http://www.iumi.com)) for consultation and download.

### **F**ACTS AND FIGURES: I PRINCIPALI DATI DELLO SHIPPING ALLO IUMI

*Laura Uliana*  
*Marine Underwriter at Munich Re*



E' il Presidente del Comitato Facts & Figures, Patrizia Kern Ferretti che apre la Conferenza ed intrattiene l'audience commentando l'andamento dei principali indicatori macroeconomici sottesi agli sviluppi dell'industria dello Shipping e del commercio.

I premi 2013 rilevati al settembre 2014 sono stati pari a USD 34,2 miliardi e la raccolta dati quest'anno si è arricchita di nuovi paesi, in particolare africani, attraverso la FANAF (Federation of African Insurance Companies of National Law).

La crescita Globale 2013 (GDP - Gross Domestic Product) rispetto allo scorso anno è pari a 2,5 punti e, sebbene positiva, è stata inferiore alla media del decennio trascorso.

Nel 2013 la percentuale di crescita nell'Europa occidentale è stata vicina allo zero distinguendo, all'interno della stessa, una persistente differenziale crescita tra i principali mercati e quelli più periferici; gli USA



sono cresciuti di 1,9 punti a causa principalmente dei consumi ed investimenti interni ed i paesi asiatici continuano a superare i paesi sviluppati nonostante la Cina abbia cominciato a rallentare il processo di crescita rispetto al passato.

Nonostante alcuni paesi europei siano in fase deflattiva (es. Grecia, Spagna, Portogallo), nel complesso l'inflazione rimane positiva per l'area dell'Euro.

Si evince infine come l'indebolimento globale delle attività economiche corrisponda ad una contrazione della domanda assicurativa.

Alcune considerazioni in merito all'industria dello Shipping.

#### **Nuove costruzioni**

Si rileva un aumento degli ordini di nuove navi pari a poco più del 10% : il valore delle nuove costruzioni è di USD 312 miliardi nel 2014 contro USD 279 miliardi nel 2013.

L'informazione sembrerebbe in contraddizione con il calo del mercato dei noli. In realtà parte dei nuovi ordini dovrebbe riguardare navi che corrispondono a criteri di maggior efficienza e minor consumo di carburante (cosiddetti *green aspects*). Il costo del greggio è uno degli elementi che condiziona significativamente il mondo dello Shipping.

Secondo le rilevazioni all'agosto di quest'anno, il numero delle unità in forza al naviglio mondiale è leggermente in crescita oltre che per le motivazioni sopra descritte anche per una contrazione delle demolizioni. L'età media delle navi si attesta attorno ai 20 anni ma quella dei bulk-carriers è mediamente inferiore ai 10 anni.

#### **Prospettiva**

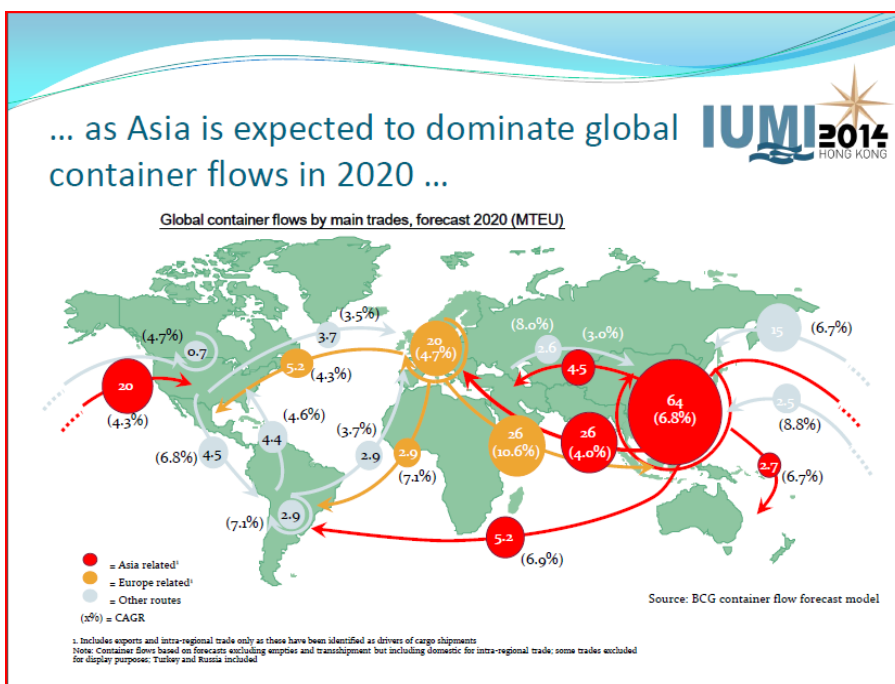
Dopo un periodo di stabilizzazione, il mercato dei noli ha subito un recente calo a seguito della domanda stagnante, dell'eccedenza della capacità di Shipping con nuove navi in produzione, nonché dei negativi effetti del divieto dell'Indonesia sull'esportazione di nichel e alluminio.

Si attende una accelerazione degli scambi commerciali rispetto agli attuali livelli di crescita nonostante il commercio mondiale sia ancora sofferente a causa della recente recessione dell'Unione Europea - con l'eccezione della Germania - dell'alto tasso di disoccupazione, dell'incertezza circa la politica della Federal Reserve americana che ha contribuito all'instabilità finanziaria dei paesi cosiddetti sviluppati.





Le attese si riferiscono soprattutto ai traffici in Asia dove nel 2020 si prevede un completo dominio della circolazione dei containers.



In conclusione, la ripresa economica sarà probabilmente debole e graduale, le aspettative di crescita dell'inflazione rimarranno contenute a seguito delle politiche monetarie conservative delle banche centrali e i cambiamenti strutturali negli scambi commerciali interesseranno la domanda assicurativa.

Infatti, le conseguenze che si possono ipotizzare dal punto di vista assicurativo dei Trasporti riguardano l'incertezza sul volume dei premi, un persistente afflusso di capacità monetaria sul mercato e una conseguente pressione sui tassi.

Londra rimane il più grande mercato Marine anche se i traffici economici si stanno spostando sempre di più verso Asia e America Latina.

\*\*\*

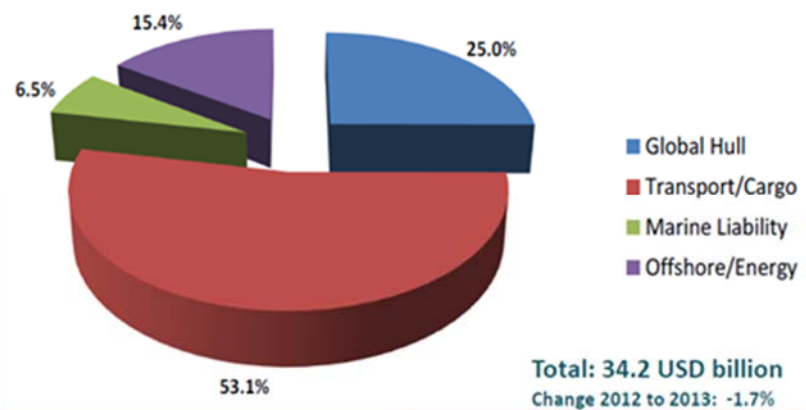
Dopo la visione globale di mercato, Astrid Selmann, simpaticissima attuario - insolito ossimoro assicurativo - e Vice Chairman del Comitato, ha presentato i dati afferenti il mercato assicurativo mondiale dei Trasporti.



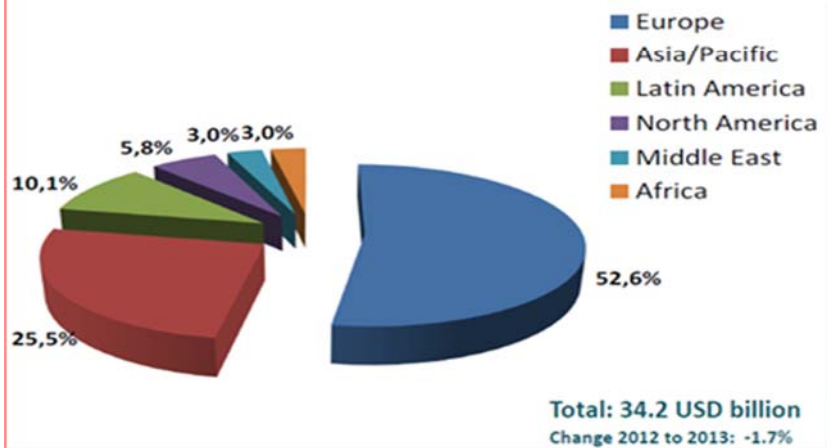
MARINE AVIATION & TRANSPORT  
INSURANCE REVIEW

Rinviando i dettagli alle specifiche sezioni Merci e Corpi che seguono, la panoramica sui premi ha mostrato una riduzione globale del 2013 verso il 2012 dell'1,7% e che l'Europa, con al primo posto il mercato di Londra, domina il mercato con una quota superiore al 50%.

Marine Premium 2013 - by line of business



Marine Premium 2013 - by region





I dati sono disponibili sul sito dello IUMI (<http://www.iumi.com/conferences/hong-kong-2014>).

### Cina

Ospiti nel lontano Oriente, il Comitato Facts & Figures ha onorato Hong Kong invitando quale speaker Iris Ip, Marine Manager di Munich Re, che ha catturato l'attenzione della platea illustrando gli sviluppi del settore Trasporti in Cina e la crescita esponenziale degli ultimi anni.

L'osservazione riguardava un arco temporale di quasi dieci anni, dal 2004 al 2013, ed è stato davvero impressionante ascoltare e vedere cifre che riflettono incrementi a due cifre e in alcuni casi anche di più.

Abbiamo appreso che le infrastrutture in Cina sono state adeguate per sostenere aumenti di traffico commerciali calcolati in miliardi di tonnellate: più di 4 milioni di km di autostrade e 103 di ferrovia rispettivamente per 35 e 4 miliardi di tonnellate movimentate nel 2013.

Le attività portuali hanno raggiunto nel 2013 un traffico di 190 milioni di TEU – pari ad oltre il 200% di quelli del 2004, che fanno sì che i maggiori Container Ports siano in Cina: Shanghai, Shenzhen, Hong Kong, Ningbo, Qingdao, Guangzhou tra i primi 10 al mondo.

Inoltre, sono state fornite informazioni sugli sviluppi politici e legislativi sino ai giorni attuali e in particolare sulla struttura del mercato assicurativo che riflette le politiche di protezione del mercato che nel 2012 si componeva di due terzi di Compagnie nazionali e di un terzo di Compagnie straniere.

Altri dati e numeri si sono susseguiti nella presentazione di Iris – disponibile sul sito dello IUMI – e tra questi il volume globale dei premi in Cina che nel 2012 è stato di circa 87 miliardi di USD di cui circa 2,5 per affari Cargo e Hull, pari a circa il 2,75% della raccolta globale.

Iris ha poi concluso il suo *speech* con alcune considerazioni sulla crescita del mercato assicurativo Trasporti in Cina che comincia lentamente a diminuire ed il primo segnale si è già verificato nel 2013.



ottobre 2014 - numero 4 p. 12

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Il settore è caratterizzato dalla competizione interna ed internazionale, concentrata sulla riduzione dei tassi, favorita anche dall'aumento di assicuratori presenti sul mercato cinese e, contemporaneamente a questa situazione, si rileva l'aumento della *loss ratio* e dei costi di acquisizione.

Insomma, un paese emergente che sta assumendo caratteristiche dei mercati più maturi.





## IL MERCATO CORPI: I TEMI DI MAGGIOR RILIEVO PER GLI ASSICURATORI

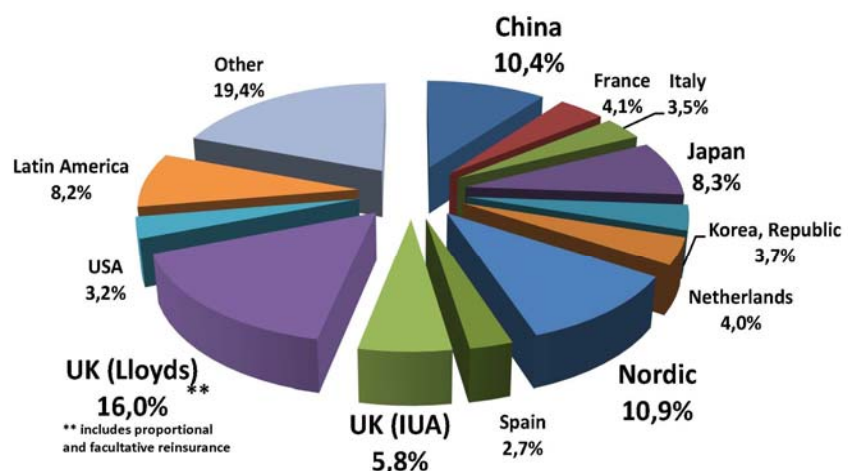
*Massimo Garbarino*  
Head of Marine and Transport Underwriting  
Generali Italia - Direzione Italia



Il 21 settembre 2014 si è tenuta la consueta riunione dell'Ocean Hull Committee nell'ambito della quale i membri del Comitato, oltre alla finalizzazione dei lavori da presentare nei giorni successivi alla Conferenza annuale, si sono confrontati su una serie di temi.

### Market Report

### Hull Premium 2013 – by markets





MARINE AVIATION & TRANSPORT  
INSURANCE REVIEW

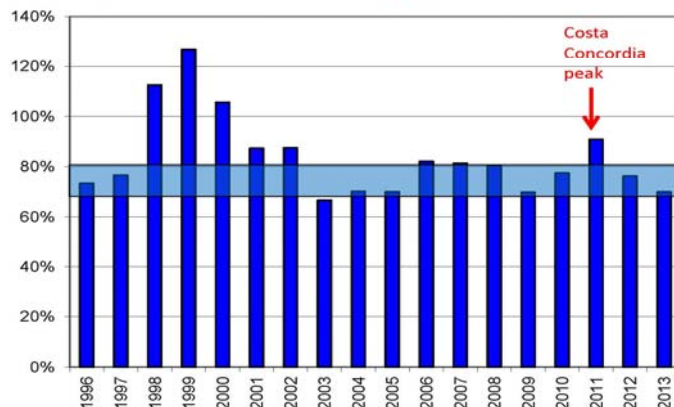
- La raccolta totale dei premi Corpi 2013 è stata pari a Usd. 8,53 miliardi con un decremento rispetto al 2012 dello 0,8%.
- Il nostro mercato si colloca al 5° posto in Europa (dopo Regno Unito, mercato scandinavo, Francia e Paesi Bassi) e, a livello mondiale, nei primi 10 mercati di riferimento (si inseriscono, infatti, in graduatoria colossi quali Cina, Giappone, Brasile e Corea).
- Tutti i mercati rappresentati nel Comitato hanno riportato la presenza di un'elevata competitività. La capacità disponibile rimane abbondante, con un andamento dei tassi di premio in riduzione.
- Le flotte con risultati statistici positivi sono sotto forte pressione con gli armatori alla ricerca di riduzioni a doppia cifra.
- E' comunque possibile ottenere aumenti sui rischi con scarso rendimento, ma il quantum degli aumenti non riflette il quantum dei sinistri.

Il rinnovo degli accounts internazionali resta soggetto ad una concorrenza più intensa, in riduzione dai mercati emergenti ma in intensificazione dai mercati tradizionali.

Nel 2013 e nel primo semestre 2014 si riscontra una progressiva diminuzione in termini di frequenza dei "major claims", tra cui TL e CTL, ma cresce la severità di tali eventi.

### Hull – Gross\* Ultimate Loss Ratio

Europe/USA\*\*, Underwriting years 1996 to 2013



**2011**  
Strong major loss impact (Costa Concordia & others)

**2012/2013**  
Less major loss impact as in 2011.

**2013**  
Improvement, but technical result still at loss (18th year).

\* Technical break even: gross loss ratio does not exceed 100% minus the expense ratio (usually 20%-30% acquisition cost, capital cost, management expenses)  
\*\* Data: Belgium, France, Germany, NL, Italy, Spain (until 2007), UK, USA



- Anche per gli “attritional losses” si registra lo stesso trend: frequenza in contrazione ma maggior impatto in termini di esborso finale.

#### ● Cyber Risks

- Il Comitato ha avviato una riflessione sui Cyber Risks. L’aumento della tecnologia a bordo delle navi ha incrementato potenzialmente il rischio di attacchi informatici dannosi. Pur non avendo conoscenza di casi di successo nello Shipping, la presenza di eventi in altri settori dimostra una crescente vulnerabilità e suggerisce una maggiore attenzione del mondo armatoriale e assicurativo.

- Attualmente gli attacchi informatici sono esclusi dalla coperture Corpi con una clausola dedicata; la questione è oggi spunto di considerazione sia per Brokers e Assicurati, alla ricerca di soluzioni assicurative, sia per il mercato assicurativo che, preoccupato della crescita del fenomeno, si interroga non solo su ciò che è escluso dalla clausola 380 ma anche su quanto oggi non è escluso dalla stessa e che potrà, in futuro, causare perdite o danni fisici.

#### ● Workshop 2014

- I lavori presentati dall’Ocean Hull Committee nel corso della Conferenza di Hong Kong si sono svolti in piena continuità con temi affrontati nella precedente edizione di Londra 2013, mantenendo come obiettivo primario la sensibilizzazione della platea sull’importanza di preservare l’approccio tecnico e specialistico alla sottoscrizione dei rischi Corpi, alla luce dell’evoluzione della flotta mondiale caratterizzata da un forte progresso della componente tecnologica e delle sempre più crescenti dimensioni delle navi in acqua con conseguente maggiore complessità di gestione per gli assicuratori.

- Queste le presentazioni tenute durante la Conferenza:  
(<http://www.iumi.com/conferences/hong-kong-2014>):

- – *Market Behaviour - "Technical Pricing" (Christian Irgens, Business Intelligence Director, Norwegian Hull Club, Bergen)*  
Analisi attuariale sul "pricing" tecnico dei rischi Corpi
- – *Market Behaviour - "Know your Risk" (Mark Edmondson, Chubb Managing Agent, London and Peter Townsend, Swiss Re Corporate Solutions, London)*



Dibattito aperto alla platea sull'importanza per gli assicuratori di avere adeguate competenze per affrontare l'evoluzione dei rischi e sulla disciplina nella sottoscrizione

- *Human Factors in Casualties - "Bridge Resource Management Perspective" (Captain Hans Hederstrom, Managing Director, CSMART, Almere)*

Presentazione del centro di formazione Csmart, utilizzato dal Gruppo Carnival per la preparazione del personale di bordo e descrizione delle nuove procedure adottate per il miglioramento dell'organizzazione di bordo preposta alla conduzione della nave

- *Human Factors in Casualties - "Bridge Management - A Captain's Perspective" (Captain Lok-Ching Chan, Houlder Insurance Brokers Far East Ltd., Risk Management and Loss Prevention Consultant, Hong Kong)*

La prospettiva di un capitano di esperienza sulla gestione del ponte di comando.



The oil slick (blue areas) eventually extended 470 miles southwest from Bligh Reef. The spill area eventually totaled 11,000 square miles. (Source: Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council)



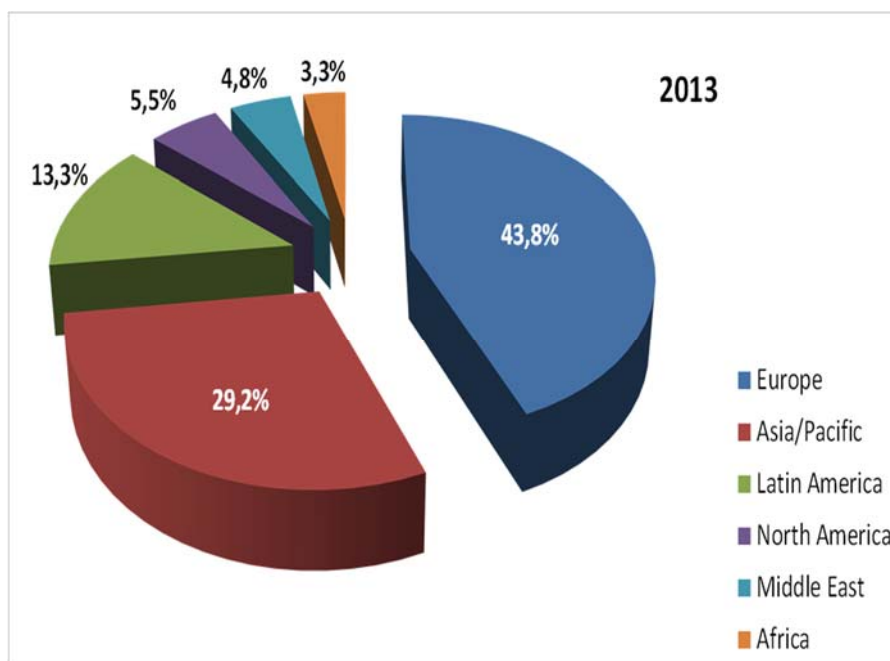


## I L MERCATO MERCI: I TEMI DI MAGGIOR RILIEVO PER GLI ASSICURATORI

*Massimo Spadoni*  
Responsabile assunzioni merci  
SIAT



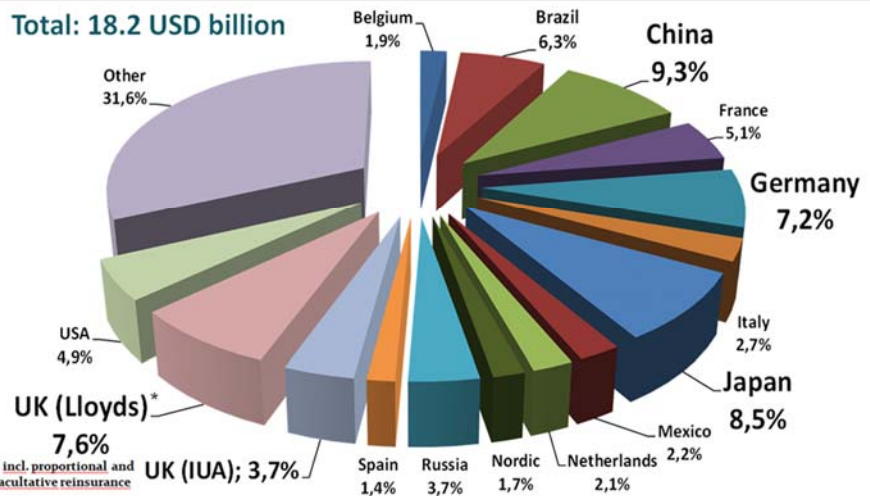
La raccolta totale dei premi Cargo 2013 è pari a Usd. 18,2 bilioni con un decremento rispetto al 2012 dello 0,5%.



La prevalenza di rischi viene sottoscritta nel continente europeo anche se i principali mercati sono asiatici (Cina e Giappone).

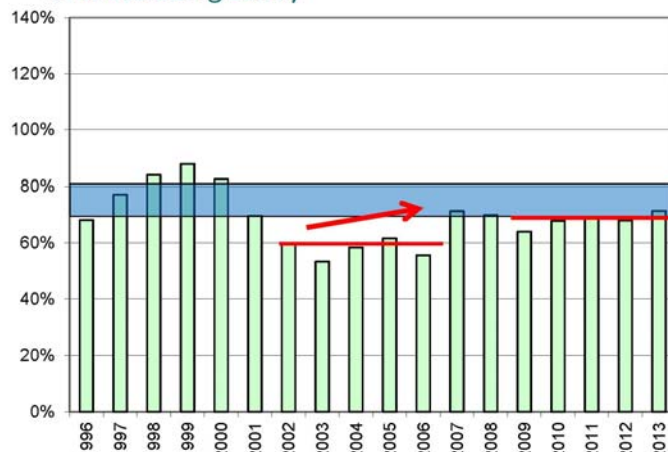


## Cargo Premium 2013 - by markets



Nonostante una modesta ripresa dei traffici in alcune regioni, la stagnazione dei premi Cargo è preoccupante soprattutto in considerazione del deterioramento dell'andamento statistico che vede l'ultimo triennio partire con una *loss ratio* del 72% lorda. Se non si considerano gli effetti dell'uragano Sandy nel 2012, l'ultimo anno 2013 risulta essere il peggiore dal 2000.

## Cargo – Gross\* Ultimate Loss Ratio as-if excluding Sandy



**2010-2013**  
Similar results  
70%+. Little or no  
technical profit.

**But:**  
Cargo results differ  
strongly by region.  
Some do well.  
No unique picture.



● Il settore Merci sta quindi perdendo denaro e persistono le difficili condizioni di mercato.

● I sinistri di maggior rilievo avvenuti recentemente sono stati l'avaria generale del "Mol Confort" (2013) con il contributo di interesse al carico pari a Usd. 400 milioni, un furto totale di telefoni cellulari per Usd. 75 milioni avvenuto in Germania (2014), l'incendio nell'Oceano Pacifico a bordo della nave "Asian Empire" che trasportava auto con un danno stimato di Usd. 110 milioni.

● Per quanto riguarda la pirateria, notizie positive giungono dal declino degli attacchi dei pirati somali mentre rimangono ancora particolarmente a rischio il Golfo di Guinea e la penisola della Malesia.

● Tra le principali tematiche di settore emerse dalla riunione del Comitato, si segnala l'ampia e varia capacità sottoscrittiva globale che rende particolarmente "soft" i mercati.

● Naturale l'impatto sui tassi che sono ancora in diminuzione, evidenziato anche dal fatto che nonostante il volume generale dei traffici sia in aumento, la raccolta premi globale è in stagnazione.

● Un'altra preoccupante realtà di settore è il declino della disciplina sottoscrittiva e il ricambio generazionale dei sottoscrittori, non di qualità eccelsa.

● Questi gli argomenti presentati nel Cargo Workshop:

○ *"Il caso Lehmann Timber"*

Il prof. Dr. Dieter Schwampe ha presentato un caso legale che ha visto una curiosa decisione della Corte d'Appello inglese in occasione di un sinistro Merci

○ *"Marine Project Cargo e la teoria di mitigare un potenziale danno DSU"*

Andrew Corton e Francis Barber hanno illustrato il corretto studio di un rischio con elementi Cargo, DSU/ALOP e *consequential loss*, evidenziando problematiche e fattori in caso di sinistro

○ *"Le sfide logistiche nella movimentazione di merce via strada, ferrovia e fiume in una Cina in cambiamento"*

Jeffrey Park (Risk Manager della DB Schenker Asia) ha relazionato sulle possibilità di trasporto e logistica in particolare per i transiti Cina/Europa e Cina/Russia tenendo conto dell'evidente continuo sviluppo economico della Cina



○ “La competenza Property asiatica per affrontare le sfide CATNAT per la merce in giacenza”

Un’interessante analisi sul rischio statico in Asia. Rischi, modelli, report e strumenti sono stati illustrati da Joe Venetico, sottoscrittore Property di stanza a Singapore.

In conclusione il workshop ha fornito un quadro particolareggiato di quanto sia necessario tenere in considerazione nella attuale sfida dell’assicurazione Merci in Asia.

---

## L OSS PREVENTION OVERVIEW

*Riccardo Morgante  
Marine Cargo and Yacht Senior Underwriter  
Generali Italia S.p.A.  
Danni Imprese - Rischi Trasporti*



Nell’ambito del Loss Prevention Committee dello IUMI, i temi trattati hanno riguardato: il trasporto di merci pericolose, in prospettiva merci e corpi; la nuova via della seta: il ponte ferroviario Cina-Europa; recenti incidenti occorsi a navi portacontainer a causa di cedimenti strutturali e la risposta dell’industria marittima; danni a merci in container; nuove linee guida per idonei imballaggi dei/nei container.

Il tema della sicurezza nel trasporto marittimo a mezzo navi portacontainer, con varie sfaccettature ed implicazioni, è stato oggetto di 4 interventi sui 5 trattati dal Comitato.

### **Merci pericolose**

Il primo intervento si è soffermato, in particolare, sul trasporto di merci pericolose a bordo delle navi ed il primo quesito rivolto in esordio alla platea dei partecipanti ha riguardato, secondo la percezione o conoscenza dei presenti, la percentuale massima consentita di caricazione di tali merci per ogni viaggio.



Questa percentuale non dovrebbe eccedere il 2,5% delle unità di carico. Se questa percentuale viene applicata a navi portacontainer con portata di 6000 teu, 150 sarebbero le unità di carico con merci pericolose trasportabili. Questa numerosità sale a 450 per le nuove navi di 18.000 unità di carico trasportabili.

E' di tutta evidenza che entrambe le soglie di caricazione di *dangerous goods* possono rappresentare un rischio sensibile se le procedure di *safety* ed il rispetto di specifiche regole (IMDG Code) vengono meno.

La disciplina esistente riguarda previsioni generali, classificazione delle sostanze, il loro imballaggio e trasporto (bulk). Le categorie sono classificate per merci esplosivi, tossiche, corrosive, gassose, infiammabili, radioattive e inquinanti.

Le procedure da rispettare per la loro gestione a bordo riguardano la caricazione sopra o sotto coperta, il loro posizionamento in orizzontale o verticale, l'etichettatura, la prevenzione antincendio, il controllo della temperatura e ventilazione, la protezione da influenza di clima esterno (condensa e umidità) e tutta la rilevante documentazione. Naturalmente il personale di bordo (master & crew) dovrebbe essere informato della presenza a bordo di simili sostanze e preparato a gestire eventuali emergenze. Il training del personale sembra essere un punto molto critico, in specie nella moderna e veloce gestione delle navi portacontainer. Anche gli shipper (caricatori) sembrano essere poco consci del problema o, se lo sono, tendono a considerare lo stesso come attribuibile al solo personale preposto alla preparazione e riempimento dei container e caricazione a bordo. I due fattori, unitamente ad una sensibile carenza documentale osservata in certi casi, aumenta considerevolmente il rischio di incidenti se le norme non vengono osservate.

Le soluzioni praticabili per contenere il rischio si articolerebbero come segue:

- conoscenza e rispetto della legislazione esistente e sviluppo di nuove norme da parte di autorità nazionali ed organismi internazionali
- comunicazione sui fattori di rischio
- erogazione di penali
- predisposizione corretta delle navi, loro equipaggiamento e progettazione
- formazione del personale di bordo e controllo di come e se viene erogata.



### Ancora portacontainer....

Come detto in esordio, altri 3 interventi hanno riguardato i rischi inerenti la navigazione delle navi portacontainer in base alla seguente articolazione espositiva:

- ⇒ presentazione di alcuni casi (sinistri) con esposizione della natura delle merci danneggiate, la causa del sinistro e la possibile/futura loss prevention;
- ⇒ analisi dei recenti casi MSC Napoli e MOL Comfort con approfondimento delle problematiche concernenti il collasso strutturale della seconda. Una rilevante causa risiede nel possibile carente studio progettuale ed applicazione, nella costruzione, dei calcoli che riguardano la portata dei pesi totali (scafo, carburante, container caricati) in rapporto a vento, onde, vibrazioni, flessioni, torsioni possibili dal combinato impatto di tutti fattori. In particolare il caso che ha riguardato la nave MOL Comfort ha fatto emergere rilevanti carenze strutturali nel posizionamento delle travi longitudinali nella costruzione presso il cantiere giapponese Mitsubishi. Anche le investigazioni condotte dalle preposte autorità giapponesi e l'operatore Mitsui non sembrano essere state orientate alla massima apertura verso il mondo dello *Shipping* per una condivisa conoscenza e futura prevenzione;
- ⇒ l'ultimo contributo sul tema "trasporto a mezzo container" ha ribadito i principi contenuti nel *draft* preparato dal Maritime Safety Committee presso l'IMO con oggetto la revisione delle linee guida per l'imballaggio dei container e loro predisposizione al trasporto.

### La rete ferroviaria in Cina

Il quinto intervento, molto vicino a quello trattato anche dal Comitato Cargo (dall'IPP - Spedizioniere Shenker), ha riguardato il recente e futuro sviluppo della rete ferroviaria dalla Cina all'Europa con esposizione dei vantaggi in termini di costi-opportunità di investimento su questa modalità di trasporto rispetto a quella marittima, pur permanendo ancora alcune problematiche logistiche che riguardano i diversi sistemi di scartamento esistenti, la burocrazia doganale, i rigori del clima in alcuni mesi dell'anno ed il pericolo di furti. E' di tutta evidenza che, in condizioni normali, la percorrenza ridotta a soli 20 giorni dalla Cina all'Europa rispetto alla maggiore durata dei viaggi marittimi, il ridotto personale impiegato ed i minori rischi del trasporto rispetto alle "avventure di mare" sono fattori di *appeal* per un futuro maggiore impiego del mezzo ferroviario nell'interscambio commerciale Far East-UE.



## PLACES OF REFUGE

Paolo Lovatti  
Executive Consultant Marine Global  
Nationale Suisse



- Le immagini di coste contaminate da petrolio, sversato da una petroliera in difficoltà ripresa sullo sfondo - immagini oggi fortunatamente sempre più rare nelle dimensioni più gravi - al di là di aspetti anche emotivi utilizzati dai media per attirare l'attenzione del pubblico e andare a costituire strumenti di pressione, fanno talvolta dimenticare i tanti aspetti tecnici che avrebbero dovuto essere risolti preventivamente per evitare o limitare questi disastri.
- Fra questi aspetti, in primo piano, vi è senza dubbio il problema dei *places of refuge* che, nella traduzione italiana, sono definiti come *luoghi di rifugio*.
- Un *place of refuge* può essere definito come il luogo dove una nave in difficoltà e che necessita di assistenza, può ragionevolmente approdare allo scopo di stabilizzare la situazione di pericolo nella quale si trova e ridurre i pericoli connessi alla navigazione e derivanti dal suo stato contingente. Pericoli che riguardano la protezione di vite umane e dell'ambiente senza tuttavia dimenticare gli aspetti economici connessi con la nave e il suo carico.
- Occorre tener presente che questo luogo non deve essere necessariamente un porto ma anche una zona a ridosso della costa ove il moto ondoso ridotto possa permettere, ad esempio, operazioni di trasbordo dalla nave in avaria.



- La problematica dei *places of refuge* non è pura teoria ove gli aspetti dottrinali portano a dibattiti che necessitano di lunghi approfondimenti; al contrario, si è in presenza di situazioni pratiche contingenti che abbisognano di efficaci e concrete soluzioni.
- Cosa fare quando una nave si trova in serie difficoltà o comunque con la necessità di essere assistita, senza entrare nel merito della salvezza dell'equipaggio o delle altre persone a bordo che prevede soluzioni diversificate?
- La nave dovrebbe procedere verso un luogo di rifugio vicino alla costa o un porto o, viceversa, dovrebbe essere tenuta in alto mare sino a quando il problema verrà risolto?
- Questa incertezza da anni sta impegnando la comunità marittima ove armatori, società di salvataggio e assicuratori e organismi internazionali quali IMO (International Maritime Organization), ISU (International Salvage Union) e ICS (International Chamber of Shipping) si stanno impegnando per una pronta e efficace risoluzione del problema.
- Si tratta di individuare misure di carattere internazionale aventi lo scopo di eliminare i tempi di accesso a questi luoghi con le relative procedure di autorizzazione da parte dei Paesi che hanno la sovranità sui luoghi che possono essere considerati idonei al rifugio da parte del comandante della nave in difficoltà.
- E' necessario ricordare che nel caso in cui il comandante di una nave in difficoltà richieda l'accesso a un *place of refuge*, non vi è obbligo da parte del Paese che ha la sovranità su quel luogo di confermarne la disponibilità.
- La discrezionalità è assoluta e dipende da diverse valutazioni di ordine politico, ambientale e di impatto economico sulle comunità costiere, congiunte al *know-how* sulla gestione corretta dell'emergenza in ogni sua fase temporale, prevedibile e imprevedibile.
- In pratica, è importante sottolineare che non esiste alcuna Convenzione internazionale in base alla quale i Paesi rivieraschi abbiano obblighi nel garantire *place of refuge* a navi in difficoltà.
- La situazione diventa ancor più complicata se l'avvenimento avviene in acque internazionali e se la nave non è registrata nel Paese a cui chiede l'accesso.





Il quadro legislativo internazionale prevede:

- la United Nations Convention on the Law of the Sea del 10 dicembre 1982, che precisa gli obblighi per proteggere e preservare l'ambiente marino
- la Salvage Convention 1989, che stabilisce misure di cooperazione fra le parti coinvolte in un salvataggio, ma non impone ad alcun Paese di garantire un *place of refuge*
- le SOLAS 1974 e SAR 1974 riguardanti la protezione e la salvezza delle vite in mare, che tuttavia, anche in questo caso, non prevedono alcun obbligo di accogliere le navi in difficoltà nelle acque territoriali più vicine
- la EU VTMS Directive, che obbliga i Paesi europei ad avere piani di intervento per navi in difficoltà, senza tuttavia imporre l'obbligo di accogliere le stesse nelle proprie acque. I casi delle navi Prestige, Castor e Flaminia ne sono la prova.

Giustamente il *focus* principale delle Convenzioni è sulla protezione delle vite umane, mentre gli altri aspetti sono lasciati alla buona volontà.

Il caso recente più recente riguarda la "Maritime Maise" in avaria il 29 dicembre 2013 dopo una collisione al largo della Corea e la conseguente deriva nella acque territoriali del Giappone. Questa collisione ha causato l'incendio della nave e del carico con gravi danni ad entrambi.

Questa chimichiera di 44.000 dwt con bandiera Hong Kong ma di proprietà di una società di Singapore è stata tenuta in posizione da 6 rimorchiatori per 100 giorni nell'attesa di un'autorizzazione da parte delle autorità della Corea e del Giappone per fare rotta verso un'area di mare dove la società di salvataggio avrebbe potuto effettuare in situazione di sicurezza il trasbordo della restante parte del carico, minimizzando così anche il potenziale pericolo di un danno ambientale alle coste più vicine.

Se da una parte è emozionalmente comprensibile la posizione di rifiuto delle autorità costiere a cui è richiesta l'autorizzazione - desiderose di evitare incidenti ambientali alle proprie coste - è fondamentale tener presente che la disponibilità ad offrire un *place of refuge* sicuro può garantire operazioni di salvataggio in tempi più brevi e in condizioni di sicurezza più adeguate, in mancanza delle quali si potrebbe verificare l'affondamento della nave con conseguenze più ampie ed imprevedibili su una più ampia zona costiera per l'inquinamento derivante dal carico.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In questo contesto gli armatori sono soggetti a regimi convenzionali specifici e, in particolare, a:

- Civil Liability Convention 1992
- Bunker Convention 2001
- Wreck Removal Convention 2007 (in vigore dall'aprile 2015)
- LLMC 1996 Limitation of Liability for Marine Claims (aumento dei limiti di responsabilità dal giugno 2015).

Le responsabilità che ne derivano possono essere assicurate in tutto o in parte dai rispettivi assicuratori e P&I facendo ricorso a specifiche coperture nei settori *hull* e *liabilities*. Da ciò l'attenzione che anche il mercato assicurativo *Marine* dedica a questa problematica.

L'IMO, in prima linea da circa 15 anni per cercare di risolvere questo problema, ha provveduto a rilasciare al riguardo due risoluzioni, affinate nel tempo:

- Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance
- Maritime Assistance Services (MAS)

in base alle quali si cercano di bilanciare equamente i diritti e gli interessi dei Paesi costieri e la necessità di fornire assistenza a navi in avaria o comunque in difficoltà.

Secondo l'IMO, in base a quanto previsto da queste *guidelines*, è auspicabile che i Paesi con un affaccio sul mare designino anticipatamente dei *places of refuge* presso i quali le navi che necessitino di assistenza possano riparare anche nel caso in cui l'avvenimento di avaria avvenga al di fuori delle relative acque territoriali.

E' per converso indispensabile che le navi siano in possesso di piani di emergenza preventivi - e di ciò siano in grado di dare prova - al fine di evitare approcci improvvisati condizionati dall'emergenza, in quanto decisioni errate e prese in situazioni di pericolo potrebbero portare a misure di contrasto non appropriate che si potrebbero dimostrare controproducenti.

In questo ambito, da parte di ICS e ISU nonché degli assicuratori, tramite lo IUMI, non viene avvertita la necessità di fare pressioni con lo scopo di predisporre ulteriori Convenzioni, anche in funzione del fatto che i relativi tempi di preparazione, attuazione e ratifica sono ormai diventati troppo lunghi.



Piuttosto vengono auspicata un'effettiva applicazione e osservazione delle linee guida già disponibili, in base alle quali le parti possano avere ragionevoli certezze sul rispetto e sulla correttezza di tutte le operazioni che saranno effettuate dal momento della richiesta di rifugio sino al momento in cui l'emergenza possa essere considerata rientrata.

Le sfide prossime per una più efficace gestione di queste emergenze possono essere pertanto così sintetizzate:

**per i Paesi costieri**

- introduzione di procedure operative che dovranno essere seguite dai diversi livelli organizzativi del Paese in caso di richiesta da parte di una nave in difficoltà (Autorità centrale, Marine Agencies, Autorità portuali ecc.);
- delega di poteri decisionali autonomi relativamente all'autorizzazione ad indicare e utilizzare i *places of refuge* predeterminati da parte dei comandanti delle navi in difficoltà;
- istituzione di team specialistici in grado di valutare tecnicamente, anche con sopralluoghi diretti, la situazione contingente e prendere decisioni veloci e tecniche che non possano essere influenzate da interferenze politiche;
- accettazione del principio "no rejection without inspection";
- implementazione di una strategia che individui dei garanti che possano offrire sicurezze sul bilancio finale delle operazioni;

**per lo Shipping e per gli assicuratori**

- effettiva implementazione delle relative Convenzioni predisposte dall'IMO, inclusa la OPRC (International Convention on Oil Pollution);
- incoraggiamento nell'uso delle IMO Guidelines relative ai *places of Refuge*;
- disponibilità ad accettare l'ispezione e le raccomandazioni indicate dal team specialistico del Paese cui è richiesto l'approdo, al fine di individuare soluzioni condivise nella gestione e mitigazione dei rischi che potrebbero avere un impatto sull'ambiente. Da ciò dovrebbe derivare la certezza dell'accoglimento della richiesta di accesso a un *place of refuge*;
- necessità di incrementare comunicazione e cooperazione fra le diverse parti coinvolte;
- disponibilità a fornire, in caso di avvenimento, tutte le informazioni che sono richieste: trasparenza da parte di tutte le parti coinvolte che dovranno essere dalla stessa parte.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E' questa una sfida importante, in un contesto in continua evoluzione che ha la necessità di risposte adeguate che non ammettono errori.

Nuove navi da 18.000 TEU sono ora una realtà: in base a statistiche recenti una media del 10% dei container imbarcati contengono merci pericolose e ciò potrebbe significare che a bordo della Maersk Triple E si potrebbero trovare anche 2.000 TEU con merci potenzialmente dannose per l'ambiente.

E' tempo di abbandonare l'approccio *nimby* a questo problema da parte dei Paesi rivieraschi ma occorre che vi sia un criterio condiviso con la predisposizione di adeguati piani di emergenza da parte degli armatori, delle società di salvataggio e delle autorità marittime locali, che possano essere in grado di fronteggiare queste nuove sfide del nuovo millennio.

Un approccio consapevole e la pressione sui Governi da parte di tutta la comunità marittima e, di conseguenza, di quella assicurativa diventano ormai non più rinviabile.





## I NLAND HULL, FISHING VESSELS & YACHTING

*Cristiano Marino*  
*Ufficio assunzioni Corpi*  
*SIAT*



La riunione del Comitato "Inland Hull, Fishing Vessels and Yachting", svoltasi in occasione dell'annuale Conferenza IUMI ad Hong Kong il 21 settembre 2014, ha come sempre rappresentato l'occasione di confronto tra i vari membri dello stesso che si sono relazionati in merito alla situazione dei mercati di provenienza.

Tale analisi ha, una volta ancora, evidenziato l'eccesso di capacità presente sul mercato internazionale dell'assicurazione trasporti, circostanza questa che non risparmia nemmeno i settori di riferimento del Comitato, in particolar modo quello delle imbarcazioni da diporto, in cui assai significativo risulta essere l'impatto derivante dall'azione di diversificazione che molte compagnie e sottoscrittori provenienti dal settore "Blue water" stanno cercando di operare, nel tentativo di recuperare, in parte, la produzione persa nei restanti segmenti del settore Corpi.

I livelli di tassazione ovviamente ne risentono, tendendo a livellarsi verso il basso, soprattutto per quanto concerne la copertura delle unità di valore superiore ai cinque milioni di dollari; fenomeno, questo, cui si accompagna il maggior potere contrattuale dei grandi brokers internazionali che, sfruttando il momento di eccesso di offerta sottoscrittiva, riescono spesso ad ottenere provvigioni sempre più elevate.

Per quanto concerne la sinistralità, comune è la percezione di una diminuzione dei "major claims" e della frequenza dei sinistri in generale; effetto quest'ultimo in parte controbilanciato dall'aumento dei costi di riparazione che, in un settore sofisticato e ad altissimo contenuto tecnologico come quello degli Yachts di valore elevato, continua a mostrare una naturale tendenza al rialzo.



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La rappresentante olandese ha esortato i membri del Comitato a farsi portavoce presso le proprie Associazioni di categoria affinché venga presa in considerazione l'adozione da parte degli operatori del settore *Marine* del sistema ERS (Engine Registration System), già oggetto di una dettagliata presentazione nel corso della Conferenza IUMI di Parigi 2011.

Tale sistema, gestito dall'IVR (International Association the Rhine Ships Register), prevede l'inserimento in un unico database, accessibile da ogni Entità che intenda aderirvi, di una molteplicità di dati ed informazioni relativi ai danni sofferti dai motori delle imbarcazioni, con la finalità di condividere tali nozioni ed il prezioso know-how che ne consegue, al fine di cercare di prevedere e limitare gli effetti negativi del verificarsi di avvenimenti simili nel futuro.

Più stabili si segnalano invece le dinamiche relative al settore delle imbarcazioni da pesca e della navigazione fluviale, che meno risultano essere esposte alla concorrenza internazionale e che hanno pertanto presentato premi e risultati statistici complessivamente in linea con quelli degli esercizi precedenti.

Durante la Conferenza di Hong Kong il Comitato IFY ha poi presentato cinque Workshops, principalmente incentrati su tematiche afferenti l'area geografica che lo ospitava:

- i cicloni tropicali australiani Yasi e Oswald ed il loro impatto sul settore assicurativo, soprattutto in merito al problema dell'accumulo dei rischi nelle marine;
- catastrofi naturali, gestione del rischio da parte di un riassicuratore Marine & Energy: valutazione di un rischio catastrofale, utilizzo di modelli per simulare eventi di tale portata e relative conseguenze per gli assicuratori;
- la sicurezza portuale ed il controllo della stessa: l'esempio dell'Hong Kong Vessel Traffic Service;
- *loss prevention*: il punto di vista di un Club P&I;
- i disastri sofferti dai *ferries* di piccole dimensioni, particolarmente nelle aree del Sud-Est asiatico e nei Paesi in via di sviluppo: cause e prevenzione degli stessi.



ottobre 2014 - numero 4 p. 31

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Di grande interesse quest'ultima esposizione, effettuata da parte di Mr. Sturt Ballantyne (Seatransport), che ha enfatizzato l'annoso e ricorrente problema dell'affondamento di navi passeggeri di piccole dimensioni, con continue perdite di troppe vite umane, particolarmente nelle aree del Sud-Est asiatico.

Tali tipologie di navi, acquistate spesso ormai obsolete dai paesi occidentali, vengono di sovente convertite in *ferries* con poca attenzione al fondamentale tema della loro stabilità, soprattutto in considerazione del grande affollamento di passeggeri cui sono in seguito soggette in tali aree geografiche.

Quanto sopra avviene quasi sempre con l'unica finalità di ridurre il tonnellaggio al di sotto del limite (500 GRT) previsto dall'IMO per l'applicazione alle navi passeggeri della Convenzione SOLAS (International Convention for the Safety Of Lives At Sea) e dei relativi standard di sicurezza.

Il Comitato si è pertanto ripromesso, in chiusura dei lavori, di portare il tema all'attenzione dell'International Maritime Organization per il tramite di Nicholas Gooding, rappresentante IUMI presso la stessa Organizzazione, e congiuntamente ad Interferry, importante Membro affiliato all'Unione Internazionale degli Assicuratori Marine.





## A VARIA COMUNE - "MEN AT WORK": LA LUNGA VIA DELLE REGOLE DI YORK E ANVERSA

*Professor Alfredo Dani  
Studio Legale DG  
Genova*



### Premessa

Dalle Regole di York, 1864, alle regole di York e Anversa, 1877 (passando per le revisioni 1890, 1924, 1950, 1974, 1974/1990, 1994) fino all'ultima, sfortunata revisione del 2004 (se ne è discusso in sede Comité Maritime International quest'anno e, se tutto va bene, i risultati si vedranno alla conferenza CMI 2016) non sembra arbitrario attribuire il merito (e gli eventuali demeriti) della gestione privatisticamente uniforme delle note regole per la liquidazione delle avarie comuni alla classe armatoriale, validamente rappresentata in quella casa di tutti (o quasi) che è il CMI, "custode" delle Regole dal 1924.

Del resto, per moltissimi anni gli armatori - in termini tecnico/ giuridici ma soprattutto economici - sono stati i protagonisti assoluti della spedizione marittima, quella comunità di interessi viaggianti sulla nave e con la nave senza la quale il concetto stesso di avaria comune non sarebbe concepibile. In termini tecnico/giuridici, in conseguenza di una indiscutibile maggior preparazione della categoria armatoriale rispetto ai suoi interlocutori (caricatori, spedizionieri; a maggior ragione quando questi ultimi appartenessero a Paesi di recente autonomia); in termini economici per il - generalmente - ben maggior valore delle navi rispetto al carico da esse trasportato.

Per di più - ancora oggi - la maggior parte dei danni e delle spese di avaria comune incide sulla nave, che quindi nel regolamento si trova quasi sempre ad essere creditrice.





Oggi la situazione è cambiata. La gestione privatistica della navigazione marittima mercantile – anche e soprattutto nella predisposizione delle Convenzioni internazionali – è stata sottratta in gran parte al CMI (cui rimane attribuita la funzione di grande serbatoio di cultura e di preziosa consulenza) per essere trasferita ad agenzie specializzate delle Nazioni Unite (IMO, UNCTAD, UNCITRAL).

Il peso economico e contrattuale dei caricatori (e dei Paesi caricatori) è grandemente aumentato; tanto che, oggi, i valori del carico trasportato sono molto spesso più elevati (o addirittura multipli) rispetto al valore della nave vettrice e, a livello della normativa uniforme, pare che le imponenti Regole di Rotterdam – destinate, nel bene e nel male, a rinnovare il sistema di responsabilità del vettore marittimo di cose e, indirettamente, anche l'avaria generale – non riescano a entrare in vigore poiché un Paese caricatore per eccellenza, gli Stati Uniti, sta ancora valutando se dare la propria adesione.

#### Cambiamenti

Chi guardi all'avaria comune ed alla sua evoluzione nel corso dei decenni (ed è utile far ciò dimenticando le antichissime origini dell'istituto, in ordine alle quali sostanzialmente conviene dire che esso è rimasto immutato soltanto nelle sue caratteristiche essenziali) e ciò faccia con un certo distacco, non può non rilevare, dunque, quanto sia via via mutato l'ambiente tecnico, economico e contrattuale entro il quale le Regole operano.

Una prima considerazione riguarda i soggetti. Il baricentro culturale ed economico si è spostato, dalle categorie degli armatori/vettori e dei caricatori, agli assicuratori di questi (c.d. MPU, Marine Property *Underwriters*) almeno in gran parte. Come già detto, inoltre, il valore dei beni in rischio nella spedizione vede oggi il carico – in gran parte dei casi – ben più importante rispetto alla nave, con assunzione di sempre maggior peso, nella gestione di quelle che, in fondo, non sono altro che condizioni generali di contratto, da parte degli assicuratori merci.

Ciò nel quadro di quella leggera schizofrenia che vede le più importanti Compagnie di assicurazione operare (come è, del resto, normale che sia) sia nel settore corpi, sia nel settore delle merci trasportate (lasciando da parte le coperture P & I, che assumono qui rilievo solo in casi marginali).



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Una seconda considerazione riguarda le Regole, intese come sistema di *soft law* di applicazione volontaria, ancorché del tutto generalizzata.

Ci sembra di poter scartare, in quanto non corrispondente alla posizione delle Regole nel sistema, quell'opinione che, al fine di nobilitare le Regole stesse, vorrebbe attribuire loro la natura di uso normativo internazionale (Righetti) o di *Law Merchant* (Tetley).

A prescindere dalla labilità dei concetti e dai non ingiustificati dubbi circa la possibilità stessa di concepire una consuetudine internazionale nei rapporti fra privati, resta il fatto che le Regole, per essere applicate in concreto, devono essere ogni volta volute dalle parti, generalmente attraverso il loro richiamo già previsto (a stampa) nei contratti di noleggio o di trasporto, il che confligge con la visione normativistica delle Regole come uso. E poi, quali regole se, oggi, vediamo coesistere (e sovente coesistere nel contesto di una medesima situazione concreta) le Regole 1974, 1994 e - marginalmente - 2004?

Una terza considerazione, che svilupperò nel paragrafo che segue, ha carattere squisitamente economico.

### Semplificazione/economia

L'affinamento e l'evoluzione che hanno caratterizzato le varie edizioni delle Regole, susseguitesi nei decenni, solo di recente hanno affrontato con attenzione quegli aspetti economici che fanno da contorno al semplice riparto del danno o della spesa di avaria comune.

Tali affinamento ed evoluzione - senza nulla togliere alla categoria dei liquidatori di avaria - non sarebbero stati possibili senza l'intervento degli assicuratori.

Esempio di semplificazione, reso necessario dall'anti-economicità di ammettere alla contribuzione i piccoli danni, nonché dalla pratica impossibilità di seguire i normali parametri della liquidazione in certi casi relativi alle navi porta contenitori, sono le c.d. *General Average Absorption Clauses*, inserite nelle polizze corpi, in virtù delle quali l'armatore sceglie di rinunciare alla contribuzione del carico.

Basti pensare, a titolo di esempio, ad una nave portacontenitori che trasporti 2.000 TEUS facenti capo a 800 diversi caricatori e che esistano



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

500 contenitori *groupage*, ipotizzando 5 polizze di carico per ciascuno di tali contenitori. E' evidente che già solo la raccolta della documentazione e l'ottenimento delle usuali garanzie potrebbero essere del tutto antieconomici e, fra l'altro, rischierebbero di tener fermo il carico per lunghi periodi di tempo con danni commerciali facilmente immaginabili (si pensi, ad esempio, a merci di utilizzazione stagionale: che fine farà un carico di bikini che giunge a destinazione a settembre?).

Lungi dall'essere, per converso, un elemento di semplificazione sono quelle regole che consentono una (oggi, consistente) "commissione", oltre agli interessi, a chi, di regola l'armatore, abbia anticipato somme nel contesto dell'avaria comune.

"Commissione" e "interessi" sono fra i punti sui quali la posizione degli armatori e quella dei caricatori (e dei rispettivi assicuratori) può apparire difficilmente conciliabile, unitamente all'ammissibilità, variamente articolabile, in avaria comune (Regole 1974/1994) dei costi dell'equipaggio in un porto di rifugio; voci non più riconosciute dalle Regole 2004.

E' istruttivo leggere - e qui riproporre - alcune righe della *CMI NEWS LETTER* del maggio/agosto 2004, dedicata alla Conferenza di Vancouver nel corso della quale, tra l'altro, è stata approvata la revisione 2004 delle Regole:

*"Overall the York Antwerp Rules 2004 are a modernization of the existing code, and it is to be hoped that they will commend themselves to all the participants to the carriage of goods by sea. The signals from IUMI indicate that their members were not disappointed by the results of this review, and it is to be hoped that this will encourage them to press for widespread adoption into contracts of carriage.*

*The big question mark comes from the ship-owner side. The new rules will not give the owner the wages and maintenance of crew at a port of refuge and the GA Commission hitherto recoverable from hull and cargo insurers. That is probably fair and in the strong market of today is unlikely to cause much pain, but if the markets were to revert to the weak state of past years where ship owners are struggling to cover their costs, they might be tempted to press for the retention in their bills of lading and charter parties of the 1994 York Antwerp Rules. (...)*



Dai tempi di Cassandra, nessun profeta di sventure è stato efficace quanto l'estensore della nota sopra riferita (per la cronaca, Richard Shaw dell'Università di Southampton). I tempi delle vacche grasse e dei noli alle stelle, il cui vertice è stato proprio intorno al 2004, sono finiti, in un tonfo epocale, nel 2008. Da allora, il mercato non si è mai veramente ripreso e le conseguenze sono state quelle previste da Richard Shaw: la resistenza della categoria degli armatori sulla linea del Piave delle Regole 1994, che consentivano (e consentono) commissioni e cospicui interessi sulle somme anticipate; cosicché nasce il sospetto che parte della categoria armatoriale possa considerare l'avaria comune come una fonte di non modesti *fringe benefits*.

#### Salvage

I rapporti fra soccorso in mare e avaria comune sono ancora sul tavolo dei negoziati, e chi scrive fatica a farsene una ragione. Potrebbe sembrare, infatti, che la regola VI della sfortunata revisione 2004 persegua la necessaria coerenza con le principali convenzioni internazionali (in questo caso la *Salvage*, 1989) nel disporre che:

*"Salvage payments, including interests and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, save only that, if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not general average contributory values) the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made" (...)*

Se ci fermiamo alla dottrina e alla giurisprudenza italiana, i rapporti fra salvataggio e avaria comune per anni sono stati gestiti in un estenuante gioco degli equivoci, dove il buon senso ha talvolta ceduto all'ubbidienza dogmatica. E' ben vero che l'art. 497 c. nav, rubricato "Incidenza della spesa per l'indennità e il compenso", recita:

*"La spesa per l'indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni (...)"*

ma ciò non significa, mi sembra, che il soccorso sia una fra le varie ipotesi di avaria comune.



Già anni or sono i nostri migliori Autori (S. Ferrarini; F. Berlingieri) avvertivano, sulla scorta della giurisprudenza inglese, che l'art. 497 c. nav. va interpretato *"non già nel senso che l'indennità e il compenso dovuti alla nave soccorritrice costituisce una spesa di avaria comune, sebbene nel senso che la ripartizione della stessa tra i vari soggetti debitori del compenso avviene secondo i criteri vigenti per la contribuzione alle avarie comuni* (F. Berlingieri).

Oggi, dopo l'entrata in vigore della convenzione *Salvage*, 1989, si dovrebbe poter dire senza esitazioni, ponendo fine a sterili dibattiti, che *"...La responsabilità parziaria dei diversi soggetti che abbiano ricevuto il soccorso è fuori discussione..."* (Lefèbvre d'Ovidio, Pescatore, Tullio; G. Camarda; P. Rizzo).

L'art. 13 della Convenzione *Salvage* è chiaro: *"...Payment of a reward fixed according to paragraph. 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values..."*, a meno che uno Stato contraente, nel suo diritto interno, disponga che il compenso venga pagato per intero da un singolo soggetto (si tratterà, di regola, dell'armatore, o meglio del proprietario della nave), con diritto di rivalsa verso *"...the other interests for their respective shares"*.

Malgrado ciò, si discute ancora e l'irrazionalità del dibattito, da quanto è dato leggere, raggiunge livelli notevoli, come quando si considera che l'auspicato (da alcuni) persistente trattamento del *Salvage* come un peculiare caso di avaria comune, nel quale un primo riparto avviene secondo le regole del soccorso (= ogni interesse soccorso risponde per la sua parte del compenso) ed un secondo riparto secondo le regole dell'avaria comune, sovrapponendosi al primo, *"...produces a fairer result at the end of the case"* o, anche, *"in some cases, the salvage remuneration can be assessed on the basis of rough figures, leaving the fine tuning of the apportionment to be done later in General Average. (...)*.

E' stato opportunamente rilevato come una siffatta duplicazione non faccia che aumentare a dismisura i costi e le complicazioni, nonché - ovviamente- la durata nel tempo della procedura.

Anche per questo tema, l'appuntamento è al 2016.



### Conclusioni

Pare a chi scrive che la lunga storia della avaria comune, sotto il profilo delle Regole e delle persone che dell'istituto, a vario titolo, si occupano, sia giunta ad una svolta caratterizzata dal parziale abbandono delle esigenze di equità e di chiarezza a favore di desideri, potremmo dire, di bottega.

Se, da un lato, gli spazi di operatività dell'istituto sono in parte ridotti in conseguenza di esigenze tecniche obiettive (*"small claims"*, ecc.) dall'altro la battaglia si è immiserita in un dibattito esclusivamente economico o si è addirittura concretata nell'opposizione di alcuni alla lineare applicazione di convenzioni internazionali.

In questo breve scritto abbiamo toccato solo alcuni punti di stretta attualità. Ve ne sarebbero altri, ma non è questa la sede.

Sempre secondo chi scrive, il diritto marittimo di oggi avrebbe bisogno più che mai di semplicità e di chiarezza; non certo di aspri dibattiti come quello che si sta sviluppando sull'avaria comune e il suo regolamento.

Del resto, al livello delle convenzioni internazionali, vi è chi teme che le monumentali Regole di Rotterdam, sul trasporto di merci in tutto o in parte per mare (non prive di influenza sull'avaria comune) non entreranno mai in vigore; cosicché l'impresentabile ed ingiustificabile esonero del vettore marittimo per "colpa nautica" continuerà ad inquinare l'equilibrio economico nei rapporti fra vettori, caricatori e i loro assicuratori.

Il dibattito, dunque, sull'avaria comune fa parte di una crisi del sistema del diritto marittimo e dei trasporti; crisi che si estende a temi apparentemente lontani (cfr. le vicende kafkiane della Convenzione PAL 2002).

Attendiamo, dunque, per inveterato ottimismo, che l'avaria comune trovi pace con la rilettura in sede CMI alla Conferenza del 2016.

Attendiamo: anche se sull'argomento chi scrive si sente un po' come si sentono Vladimir ed Estragon, aspettando Godot.



## **I**L SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA IN UE E LE INIZIATIVE SALIENTI NEL TRASPORTO AEREO

*Doriano Ricciutelli*  
Istruttore certificato dell'ENAC



Dal 1° luglio 2014 si è aperto il semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea con l'avvio di un ambizioso programma, titolato "Europa, un nuovo inizio", dalla cui realizzazione, invero, si attendono risultati auspicabilmente proficui e determinanti soprattutto in materia economica.

In proposito è subito necessario chiarire che il Trio di Presidenza, formato da Italia, Lettonia e Lussemburgo, alla guida dell'UE nei prossimi 18 mesi, ha già puntato al rilancio della crescita per affrontare le principali sfide che attendono l'Unione, anche nell'ambito della Strategia Europa 2020<sup>(1)</sup>.

Nel versante delle scelte politico - legislative necessarie al perseguimento delle suddette finalità, i trasporti rivestono indubbiamente un ruolo di fondamentale importanza e di garanzia per lo sviluppo complessivo del mercato e, segnatamente, il comparto aereo costituisce un *target* privilegiato tra le priorità fissate in agenda per i prossimi lavori consiliari<sup>(2)</sup>.

Trasferendo l'osservazione su questo peculiare terreno, va annotato che nel quadro delle iniziative strategiche che verranno assunte dall'Italia rileva il forte sostegno ai negoziati incentrati sulla rivisitazione del regolamento del Parlamento e del Consiglio relativo alla istituzione del Cielo Unico Europeo.

(1) COM(2014)130 final del 19/3/2014 "Taking stock of the Europe 2020 strategy for smart, sustainable and inclusive growth"

(2) "Presentazione" del "Gruppo Trasporti" del Consiglio del 1/7/2014, titolato "Programme and Priorities - Transport" da parte della Presidenza italiana 2014



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Nello specifico, ci si riferisce ad una apprezzabile proposta della Commissione recante una serie di misure denominate SES II, che mira a riformare i quattro regolamenti istitutivi del Single European Sky - SES e, nel contempo, a revisionare la disciplina dell'Agenzia Europea per la sicurezza aerea AESA<sup>(3)</sup>.

Secondo quanto sottolineato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in occasione della audizione del 22 luglio 2014 presso la competente Commissione (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo, è giunto il momento di compiere ogni possibile sforzo per "completare il percorso iniziato con il Cielo Unico Europeo I e II" e ricercare le soluzioni più appropriate per una condivisione di massima del progetto in parola, superando le questioni sinora irrisolte nelle precorse attività legislative.

Poi, giova preliminarmente precisare che la nostra Presidenza potrà dare inizio all'*iter* per la ridefinizione della prefata proposta, avvalendosi della risoluzione del Parlamento europeo, votata nella seduta del 12 marzo 2014 a Strasburgo, che molto opportunamente ha eliminato tramite la propria posizione, talune "criticità" evidenziate dai Paesi membri (e dagli "*stakeholders*") adottando, giustappunto, una "versione modificata" - ancorché non sostanzialmente - del testo normativo discusso durante la citata sessione "plenaria". Infatti, quanto già approvato in quella circostanza rappresenta una base normativa davvero significativa e in grado di apportare una tangibile semplificazione della gestione del traffico, di potenziare la competitività e ottenere la flessibilità dello spazio aereo - definibile come il vero *leitmotiv* dello stesso provvedimento parlamentare.

Ciò detto, si può agevolmente affermare che un particolare interesse da parte italiana riguarderà, *in primis*, alcune regole del tutto innovative presenti nella risoluzione, tese essenzialmente ad assicurare maggiore indipendenza alle "autorità aeronautiche nazionali" e che, inoltre, consentono alla Commissione di agevolare la cooperazione fra dette autorità e designare un organismo "indipendente, imparziale e competente", come organo di valutazione delle prestazioni (OVP) e di assistenza, per l'attuazione e il miglioramento dei servizi.

(3) COM(2013)409 e COM(2013)410 dell'11/6/2013; i 4 regolamenti oggetto di revisione sono SES (CE)549-552, quali modificati dal regolamento (CE)1070/2009 e dal Regolamento (CE) n. 216/2008, quale a sua volta modificato dal regolamento 1108/2009





## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui, di fatto, si osservano gli aspetti realisticamente più delicati da risolvere, rispetto ai quali l'articolato in questione prevede, *inter alia*, che i fornitori - giustappunto - dei servizi di navigazione e i vettori concludano accordi di più stretta collaborazione, al di là degli attuali limiti sui "blocchi funzionali di spazio aereo" (FAB), in maniera che siano rispettate le esigenze operative piuttosto che i confini degli Stati.

A ben vedere, ancora, il pacchetto di cui si discute riesce ad espandere, *in subjecta materia*, anche le prerogative dell'esecutivo comunitario utilmente abilitato a condurre (entro il 1 gennaio 2016) uno "studio" complessivo sugli impatti economici, sociali e di sicurezza prima di procedere all'apertura dei servizi di supporto (*i.e.* previsioni meteorologiche, informazione, *etc.*), e di indire (all'atto della elaborazione dei rispettivi piani aziendali) un bando di gara per i prefati servizi allo scopo di individuare "il fornitore economicamente e qualitativamente più vantaggioso". Al termine della disamina testuale del suindicato atto parlamentare, resta da suggerire una seria riflessione su talune modifiche volte a delineare una più chiara suddivisione delle funzioni tra l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, la Commissione europea nonché Eurocontrol, organizzazione di cui si intende rafforzare il ruolo quale "gestore di rete", nell'ottica di ottimizzare i servizi in termini di efficienza e risparmio.

Sicché, nel riportare l'attenzione ai lavori del corrente semestre, è di certo assai rilevante tra i punti del programma di Presidenza la promozione di un apposito dibattito indirizzato alla apertura del trasporto aereo all'impiego civile (sicuro e sostenibile) dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, nella prospettiva di un energico sostegno all'industria e del conforto dei programmi europei Orizzonte 2020 e COSME.

Al riguardo, ci preme rammentare che relativamente alle questioni di inquadramento normativo i nostri prossimi interventi governativi da proiettare sullo scenario europeo della presente legislatura dovranno necessariamente orientarsi sulle indicazioni contenute nella Comunicazione dell'8 aprile 2014 e, nella circostanza, è ragionevolmente prevedibile che sarà sostenuta l'ipotesi di adottare regole armonizzate più rigide e contestualizzate in un *framework* comunitario meno frammentario e capace di garantire sicurezza, riservatezza, protezione dei dati e responsabilità nell'uso dei "droni civili"<sup>(4)</sup>.

(4)V. nota IP/14/384 dell'8/4/2014 della Commissione su RPAS (*remotely piloted aircraft systems*); v. anche "Road map for the integration of RPAS into European Aviation System" - Final report from the European RPAS Steering Group, June 2013



## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E' appena il caso di aggiungere, in questa sede, che con riferimento al regime delle responsabilità nei riguardi dei terzi emerge il meritevole intento di trasformare in avvenire l'attuale sistema (improntato soprattutto su velivoli con equipaggio, in cui la massa, a partire da 500 kg., determina l'importo minimo dell'assicurazione), tenendo conto delle specificità degli aeromobili pilotati a distanza, in modo da sviluppare il mercato assicurativo "in cui le commissioni corrispondano al reale rischio finanziario, stimato sulla base degli accertamenti successivi alla notifica degli incidenti aerei".

Orbene, come si vede nel novero degli obiettivi annunciati in occasione della riunione del citato "Gruppo Trasporti" del Consiglio, viene palesemente in risalto la finalizzazione dei negoziati con il Parlamento europeo per pervenire alla definitiva approvazione della riforma sulla "ripartizione delle fasce orarie e dei servizi di assistenza a terra"<sup>(5)</sup> e sui "diritti dei passeggeri".

Si tratta di un contenitore legislativo - l'ultimo provvedimento richiamato - che ha formato oggetto di un (recente) approfondimento della rivista<sup>(6)</sup>, comprendente le revisioni del regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, nonché del regolamento (CE)2027/97, relativo alla responsabilità delle compagnie aeree.

Prima di concludere queste brevi note, appare doveroso segnalare che nel corso del Consiglio (informale) Trasporti svolto nei giorni 16 e 17 settembre 2014 è stato ripreso il dibattito recentemente intavolato in sede Ecofin sulla problematica attinente agli investimenti e, in tale logica, si è potuto dedicare un particolare accento - peraltro affine ai temi della nostra analisi - allo sviluppo delle infrastrutture e al rafforzamento della sicurezza (in ispecie della rete TEN-T) che dovrebbero essere favoriti da un "maggior ricorso all'innovazione tecnologica"<sup>(7)</sup>.

(5) COM (2011)824 definitivo dell'1/12/2011 e COM(2011)827 definitivo dell'1/12/2011, regolamenti del cosiddetto "Airport package";

(6) V. sull'argomento, MAT Review, gennaio 2014, n.1;

(7) Riunione ECOFIN del 13 settembre 2014 e "Riassunto" della Presidenza italiana del Consiglio dell'UE del 17 settembre 2014.



## L A CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UE SI PRONUNCIA SUI "COSTI MINIMI" DELL'AUTOTRASPORTO ITALIANO

*Anna Masutti*  
Professore Università di Bologna  
Partner Ls Lexjus Sinacta

*Isabella Colucci*  
LS Lexjus Sinacta, Bologna



- Dopo una lunga attesa, con sentenza del 4 settembre 2014, la Corte di Giustizia dell'Unione europea si è pronunciata sulla compatibilità della normativa italiana che ha introdotto i c.d. "costi minimi" di esercizio dell'autotrasporto con i principi di libertà di concorrenza, libera circolazione delle imprese e della libertà di stabilimento e di prestazione di servizi sanciti dall'ordinamento comunitario.
- Con la legge 4 agosto n. 127/2010 erano state apportate radicali modifiche alla disciplina vigente in materia di trasporti con il dichiarato obiettivo, da parte del legislatore italiano, di garantire (attraverso l'introduzione un costo minimo chilometrico) la regolarità del mercato dell'autotrasporto merci per conto terzi e la tutela della sicurezza stradale. Il nuovo sistema normativo ha imposto un tariffario minimo obbligatorio per i servizi di trasporto merci finalizzato a coprire i costi "vivi" sostenuti dai vettori (quali, ad esempio, il costo del carburante, pedaggi autostradali, assicurazione, etc.), con l'effetto di sottrarre all'autonomia negoziale delle parti la libera determinazione del prezzo del trasporto.
- L'art. 83 *bis* nella sua nuova versione ha difatti stabilito che, nel contratto di trasporto, l'importo a favore del vettore deve sostanzialmente essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, ovvero quei costi in grado di garantire, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti.
- Per l'individuazione di tali costi minimi la normativa ha quindi previsto un complesso calcolo aritmetico, demandato inizialmente all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, in seno alla Consulta, e a decorrere da agosto 2012, direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



La questione pregiudiziale innanzi alla Corte di Giustizia era stata sollevata in data 13 gennaio 2013 dal Tar del Lazio, organo innanzi al quale le principali organizzazioni imprenditoriali italiane avevano presentato molteplici ricorsi chiedendo l'annullamento delle determinazioni sui costi minimi di esercizio adottate dall'Osservatorio.

Secondo i ricorrenti, infatti, la fissazione di tariffe minime per i servizi di trasporto costituiva una restrizione alla libera concorrenza lesiva del diritto dalla libera prestazione ed il diritto di stabilimento.

Nella sentenza in commento la Corte, richiamando principi già espressi in tema di tariffe a forcilla <sup>(1)</sup>, ha ricordato che le regole in materia di concorrenza debbono ritenersi violate ogniqualvolta uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di intese vietate, rafforzi gli effetti di tali intese oppure revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico, delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica.

In virtù di tale osservazione e alla luce dell'analisi della normativa controversa nei procedimenti principali, la Corte ha rilevato che l'Osservatorio è da considerarsi un'associazione d'impresе direttamente soggetta alle regole della concorrenza.

Tale organismo infatti, oltre ad essere composto prevalentemente da rappresentanti di associazioni di categoria, ha ampi margini di discrezionalità nella determinazione dei suddetti costi.

La normativa nazionale che ha istituito la Consulta e l'Osservatorio non precisa, infatti, i principi direttivi a cui tali organi devono attenersi e non contiene nessuna norma atta ad impedire ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria di agire nell'esclusivo interesse della categoria stessa.

Pertanto, limitando la libertà degli attori del mercato di determinare il prezzo dei servizi di trasporto di merci su strada, la normativa italiana in virtù della quale sono stati determinati dall'Osservatorio i costi minimi d'esercizio per l'autotrasporto, è idonea a restringere il gioco della concorrenza nel mercato interno.

(1) Sentenza Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308) e sentenza Librandi (C-38/97, EU:C:1998:454).



● Prosegue quindi la Corte di Giustizia ricordando che uno Stato membro può limitare le regole della concorrenza, senza ricadere necessariamente sotto il divieto sancito dall'articolo 101 TFUE, anche mediante una determinazione assunta da un'associazione di imprese. Tuttavia, a tal fine, è necessario che l'associazione agisca a tutela di un interesse generale - mediante un'azione vincolata e stabilita per legge - e che la restrizione della concorrenza sia giustificata da un obiettivo legittimo.

● Nel caso in esame, tuttavia, la determinazione di costi minimi non risulterebbe idonea, né direttamente né indirettamente, a garantire il conseguimento dell'obiettivo legittimo fatto valere dall'Italia con la normativa in questione, ovvero la tutela della sicurezza stradale. Pur essendo ipotizzabile che la tutela della sicurezza stradale possa costituire un obiettivo legittimo, a parere della Corte, la normativa nazionale si limiterebbe a prendere in considerazione tale aspetto in maniera generica, senza stabilire un nesso tra i costi minimi d'esercizio e il conseguente rafforzamento della sicurezza stradale.

● Alla luce di tali considerazioni la Corte giunge, quindi, a dichiarare l'incompatibilità della normativa italiana controversa nei procedimenti principali, con l'ordinamento europeo in materia di libera concorrenza.

● La portata vincolante della pronuncia pregiudiziale impone un adeguamento dell'attuale quadro normativo in attuazione dei principi enunciati dalla Corte. Sono inoltre prevedibili ripercussioni anche sulla validità e sull'efficacia dei contratti di autotrasporto e sui rapporti giuridici che in passato hanno avuto ad oggetto l'applicazione dei prezzi fissati dall'Osservatorio, in luogo di quelli liberamente negoziati dalle parti.

● È tuttavia da segnalare che la sentenza in commento lascia ancora spazio a dubbi sull'applicabilità dell'attuale sistema normativo a quei servizi di trasporto che abbiano avuto esecuzione dopo l'agosto 2012, sulla base delle determinazioni dei costi pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non esaminate dalla Corte.

● Come già rilevato, infatti, l'attuale versione dell'articolo 83 *bis*, è stato modificato per effetto del decreto legge n. 95/2012 che ha soppresso la Consulta Generale dell'autotrasporto e i suoi organi, trasferendo il compito di fissare i predetti costi minimi direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Non resta quindi che attendere la decisione del Tar del Lazio e della Corte Costituzionale per comprendere la sorte della normativa in esame in ambito nazionale.

# MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

## IN EVIDENZA

-  Roma Drone Conference - "Droni, volare sicuri. Nuove polizze assicurative e nuove norme di sicurezza del volo"  
Roma, 12 novembre 2014 Atahotel Villa Pamphili, via della Nocetta 105
-  Seminario A.I.Per.T. "Intermodale: Vecchi sistemi, nuovi problemi"  
Milano, 18 novembre 2014  
Politecnico di Milano, Piazza Leonardo da Vinci 32 Aula "Osvaldo de Donato"
-  Annual Insurance Forum - organizzato da ISJAM, Insurance Skills Jam, con il patrocinio di ANIA  
Milano, 20 novembre 2014  
Auditorium Palazzo Lombardia ([www.isjam.com](http://www.isjam.com))



### 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  
Massimo Garbarino  
Paolo Lovatti  
Cristiano Marino  
Riccardo Morgante  
Doriano Ricciutelli  
Laura Uliana

### SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano  
tel. 027764.290 - 027764.272  
E-mail: [matinsurancereview@ania.it](mailto:matinsurancereview@ania.it)

### A CURA DI

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