

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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



SOMMARIO

Aprile 2012 - N. 2

Marine

- Il Presidente dello IUMI, Ole Wikborg, fa visita agli assicuratori trasporti di *Cristina Castellini* 3
- IUMI Facts & Figures Committee: una panoramica sul mercato *Marine* mondiale di *Massimo Nicola Spadoni* 15

Aviation

- La nuova Autorità di regolazione dei trasporti e la determinazione dei diritti aeroportuali di *Anna Masutti* 22
- Risarcibilità dei danni conseguenti ai sinistri da volo da diporto e trasmissibilità agli eredi di *Isabella Colucci* 27
- La sicurezza della navigazione aerea e il fenomeno del *bird strike*: profili di responsabilità, alla luce della recente circolare ENAC (APT-01B del 23 dicembre 2011) di *Adeliana Carpineta* 30
- La Corte europea conferma la validità del sistema comunitario di scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra di *Vincenzo Scaglione* 34

Transport

- Le differenti posizioni dell'Antitrust e del Governo sui "costi minimi" dell'autotrasporto di *Isabella Colucci* 37



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW



Il Presidente dello IUMI, il norvegese Ole Wikborg durante gli Spring Meeting a Napoli (marzo 2011), organizzati da ANIA.

**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.



IL PRESIDENTE DELLO IUMI, OLE WIKBORG, FA VISITA AGLI ASSICURATORI TRASPORTI

La riunione del Gruppo di lavoro Trasporti dell'ANIA, tenutasi il 12 aprile a Milano, ha rappresentato un'occasione speciale.

La presenza del Direttore Generale dell'Associazione, prof. Paolo Garonna, che ha aperto i lavori, e del Presidente dello IUMI, Ole Wikborg, hanno dato lustro e prestigio all'incontro. La relazione del Prof. Garonna è stata molto apprezzata dai presenti, sia per i contenuti, sia perché ha testimoniato l'attenzione dell'Associazione anche per un settore di nicchia, ma pur sempre vitale per l'economia globale, quale quello trasporti.



Il DG di ANIA,
Prof. Paolo GARONNA

Il Prof. Garonna ha ribadito l'importanza del ruolo dell'Unione e confermato il pieno contributo di ANIA ai lavori in sede internazionale, ricordando, tra l'altro, che la nostra Associazione divenne membro dello IUMI subito dopo la sua costituzione nel 1944. Da allora il nostro Paese ha ospitato 5 conferenze mondiali (nel 1949, 1964, 1973, 1983 e 2001) e nel 2016 ospiterà la sesta Conferenza, nella città di Genova.

Ad arricchire ulteriormente l'*audience*, sono intervenuti:

- il Presidente di AIDIM (l'Associazione italiana di diritto marittimo, membro del Comité Maritime International), avv. Giorgio Berlingieri
- il Presidente di Aipert (l'Associazione italiana dei periti trasporti), dott. Ignazio Arecco
- il Presidente di Aipam (l'Associazione degli Ingegneri Periti di Avarie Marittime, membro di Femas, the Federation of European Maritime Associations of surveyors and consultants), ing. Alessandro Somella
- l'avv. Perrella, ben noto ai più per la sua attività professionale, nonché autorevole e attivissimo membro del Comitato direttivo della nostra rivista, che ha portato la sua esperienza di "IUMI Professional



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Member”, ossia la categoria che di recente è stata costituita in seno all’Unione, rappresentata da esponenti di società e aziende terze fornitrici di supporto tecnico, legale o informatico per l’industria delle assicurazioni marittime.

A questi ospiti vanno i ringraziamenti di ANIA e degli assicuratori trasporti per la disponibilità e per lo scambio professionale che, sempre, determina una crescita in termini umani e di lavoro.

Quanto alla gradita e significativa presenza del Presidente dello IUMI, merita sottolineare che essa si colloca nell’ambito di un programma di promozione dell’attività e del ruolo dello IUMI nel mondo che prevede, tra i suoi primi obiettivi, l’incontro del Presidente con i “big 8” dell’Unione, ossia le 8 associazioni membre più importanti in termini di volume premi, tra le quali appunto quella italiana.

La riunione, nel corso della mattina, si è quindi focalizzata sulle attività associative connesse alla *membership* IUMI. I rappresentanti ANIA in sede di Comitati IUMI hanno svolto - come ormai è consuetudine da anni - le relazioni sulle attività che i rispettivi Committees hanno svolto in occasione dei recenti “*Spring Meeting*” di San Pietroburgo di metà marzo (a breve sul sito associativo nella sezione Trasporti). Nel prosieguo è riportato il discorso integrale del Presidente dello IUMI, a soddisfazione delle numerose richieste pervenute in tal senso.

Ladies & Gentlemen,

I am very pleased to be with you today, representing the International Union of Marine Insurance - IUMI - to inform you on IUMI matters and global marine insurance issues. Most of you will be well familiar with IUMI, but there may be some amongst the audience that have little or no idea on who IUMI is and what IUMI does. To ensure that there is a common foundation I will briefly introduce IUMI to you.

The International Union of Marine Insurance was founded in Berlin in 1874 as an organization of continental European marine insurance companies. Today, IUMI has a global reach through its 54 national members, each consisting of a various number of marine insurance companies and underwriting entities. ANIA is an IUMI member.

IUMI is a forum that is designed to:

- discuss problems in marine insurance and to exchange experience*
- consider matters related to international legislation, loss prevention and safety*



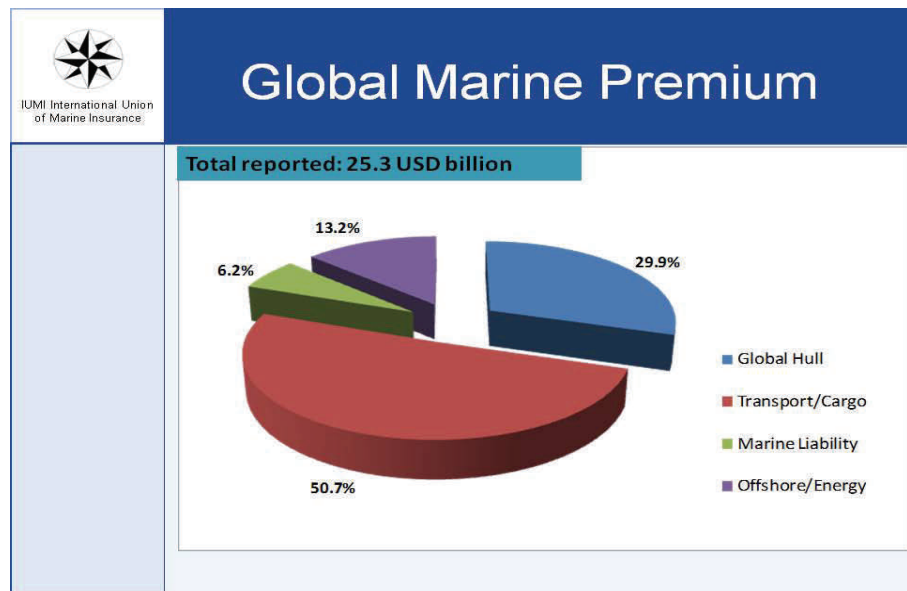
MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- collect and disseminate information
- promote international cooperation between marine insurance markets, and
- further develop marine insurance.

To deal with these tasks, today's IUMI focuses on three main activities:

- its annual conference; in 2011 it was in Paris and this year it will be in San Diego, United States
- an active presence at the International Maritime Organization - IMO
- extensive contact and affiliation with other transport and trade organizations.

By checking the IUMI website (www.iumi.com), you will find detailed information pertaining to the Paris conference as well as many of the other previous ones. Of special interest should be the statistical information provided by the Facts & Figures Committee. A few numbers may interest you:

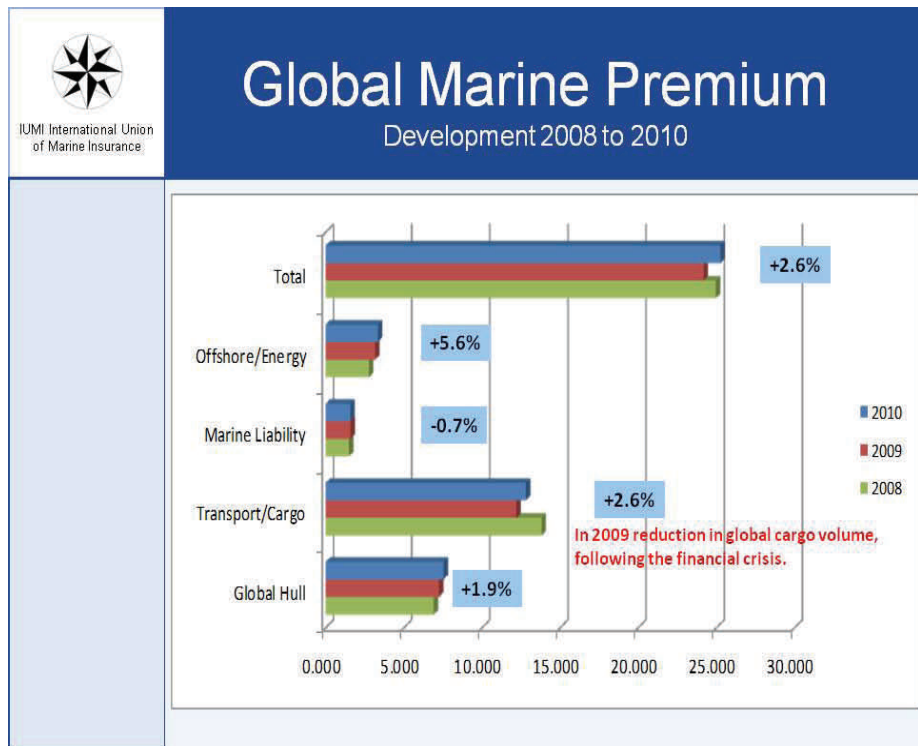


- the global marine insurance premium in 2010 - as reported by the IUMI members - is USD 25.3 billion. One guestimates that the total global marine insurance market (including non-IUMI members) is close to USD 30 billion. In addition come the USD 3.3 billion premium written by the P&I Clubs



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

- the global cargo insurance premium is 51% of this, global hull & machinery 30%, energy and offshore 13% and marine liabilities 6%.
- this graph shows the volume development in the various segments from 2008 to 2010 with percentages indicating the development from 2009 to 2010



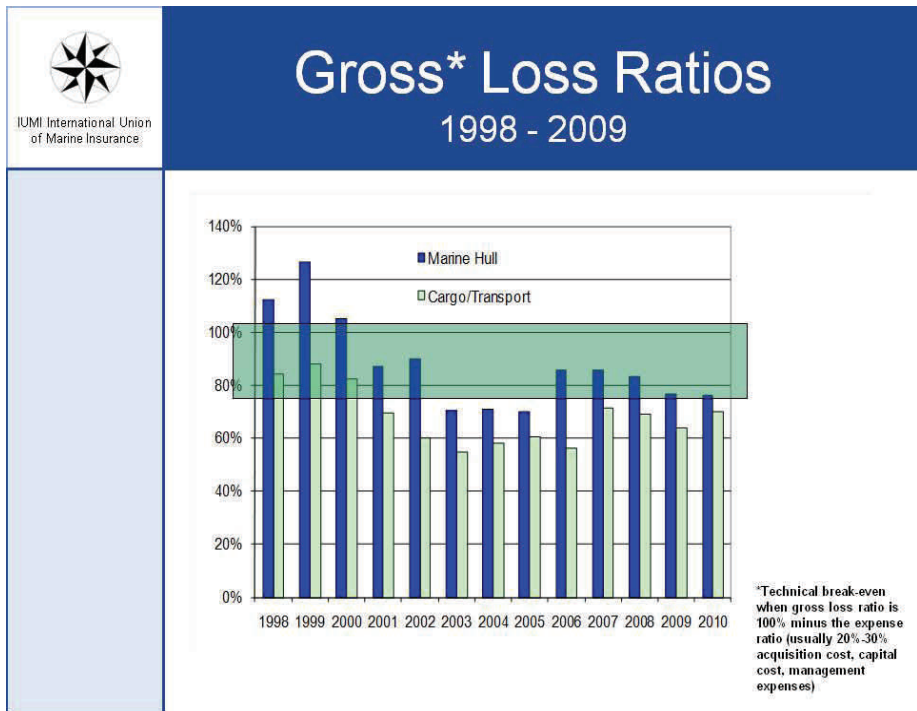
- most marine insurance premium is written in Europe, but Japan is the largest market for cargo insurance. An interesting recent development – and rapidly on the rise – is the importance of Brazil and China as cargo marine insurance markets, now at 5 and 9% respectively of the global cargo insurance market
- London is the largest market for Hull & Machinery followed by the Nordic market
- for energy insurance, the London market is dominant
- the corresponding loss ratios for 2010 as of September 2011 and as presented at the Paris conference were:



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

- ▶ Cargo 71%
- ▶ Hull & Machinery 76%

and when costs are added to the loss ratios, the business is hardly profitable. As far as the cargo insurance segment is concerned, the claims for 2010 and 2011 are dominated by the impact of natural disasters in the Far East, Australia and the US.



- ▶ Energy offshore: no good number is available because energy offshore is very volatile and long-tailed and final loss ratios for 2009 and 2010 are simply too early to tell. There have been some total losses and large rig casualties lately but also less wind storms in the Gulf of Mexico than usual. Both will of course impact the ultimate loss ratio.

Have in mind that 2010 as a policy year is still young and loss ratios will end up higher than where they stood in September. As mentioned, costs must be added to these loss ratios to determine actual profitability or loss for underwriters.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- *The IUMI website has recently been updated with new statistical information.*
- *A prudent question to ask is: "What - if anything - is changing?"*
- *First of all, our business model is somewhat old-fashioned and is overdue for an update.*
- *For too long, insurers have relied upon the bottom line being saved by a healthy financial yield produced by the cash-flow emanating from the premium income and claims being paid sometime in the future.*
- *Today's financial markets produce no yield. A positive bottom line is consequently dependent on a pure technical profit, which may only derive from less claim and administrative costs than premium income. For many in the marine insurance market, this is a real challenge.*
- *I will talk more about regulation later, but in the context of what I just said, the implementation of the EU imposed Solvency II regulation will require that underwriters have a more academic approach to the pricing of risk.*
- *The traditional view that premium requirements should be based on the assumption that each individual Client's historical insurance performance - as reflected in the record - will continue, must be reviewed and most likely replaced.*
- *Marine underwriters need to introduce a price fixing process for future exposures by examining the overall claim pattern of their portfolio - if of size or - even better, the claim pattern of the total market.*
- *Profitable underwriting is only achieved by ensuring overall profitability for the portfolio, - not by making individual profitability assumptions for each and every client.*
- *The magnitude, i.e. the total financial cost, of some recent losses makes it important to discuss if a sufficient part of the premium is allocated to the high end exposures. I believe it is not.*
- *Secondly, underwriters have some tangible challenges facing them.*
- *Solvency II has been mentioned, but the politicians are doing more to our industry than just Solvency II. They are imposing political sanctions against certain governments that we need to relate to.*
- *Right now, our industry is not discussing the political motivations for introducing sanctions but seeking clarification on the extent of these*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

sanctions and how they will affect our business when it comes to financial transactions. And trust me, the sanctions do effect us.

Marine insurance supports global trade. How trade develops will also affect our business.

The press is filled with gloom and doom articles on how bad the world economy is and the difficult times we are in.

In this picture one should not forget that there are many national economies that have close to double digit growth. China, Brazil and to some extent India are countries that are likely to see the highest growth in the years to come.

The regions that experience the positive trend are predominantly in Asia and South-America and there are even some African countries following suit. The growth is not in the Westernized, consumer-driven economies but mostly in the countries that also experience a rapidly growing population.

The consequence is that trade volumes are still increasing. Looking at one segment specifically, the dry bulk sector - which encompasses cargoes like grain, ore, coal and other large volume commodities - is expected to grow more than 7% in 2012 and 2013.

There is also an increase in the number of containers being lifted and an increasing demand for transportation of gas and of motor vehicles. Crude oil and petrochemicals are facing a bleaker future, at the moment. As an industry, marine insurers must be ready to support this growth and to grow with it.

Up against this positive note is the worrying development of cargo insurance underwriting results. Recently, the cargo market has been in a challenging market cycle, and results have been impacted by piracy, by increased organized theft and by major natural disasters. Serious losses of poorly stored cargo continue to plague the industry.

For Hull & Machinery insurers, collisions and other navigational errors represent the majority share of the total claim cost. The human element in shipping - and especially the qualification and experience of the bridge teams - continues to be a major concern. In late 2011 the classification society Det Norske Veritas published the conclusions of their investigation on the subject which clearly shows that this category of incidents is still on the rise both in frequency and cost.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

To Hull & Machinery underwriters, this should be no surprise. We must ask the question if the long list of safeguards implemented by the IMO and other governing bodies are working as per their intentions or if they have failed.

Next on my list is the offshore part of the marine insurance industry. You noticed that the official IUMI claim statistics as of September did not give alarming signals. However, the full impact of major offshore claims like the "Deepwater Horizon" in April, 2010 is not fully reflected and will affect the 2009 and 2010 underwriting results. There are other incidents in 2011 that will hit the offshore underwriters, for example "Jupiter" - total loss in April 2011, the FPSOs "Griffin Alpha" and "Petrojarl Banff" and yet another example, on January 17th, the fire and consequent total loss of the "KS Endeavour" in Nigerian waters.

In spite of the continued positive trend on the demand for transport services, the maritime industries in general are currently going through some dire straights - especially the ship owning side of the business - due to over-contracting of new vessels. Marine insurance is not immune to these problems, and what affects our clients will ultimately have an impact on our business. But the extent of the impact is a question of how we as an industry react to the changing environment.

In booming times, when everything is operating at maximum speed and output, accidents are more likely to occur. In theory, this will be different when times are changing, so let us not forget that some good may come out of a slower pace. Positive contributions to the risk picture are that more repair slots are available at ship yards and that lower steel prices will produce generally lower claim cost levels.

In the rest of my presentation, I will dwell upon some issues that IUMI currently spends time on, some new ones but also a few that we keep reverting to because they are still on the agenda for the maritime industry at large and therefore also for the marine insurance industry. IUMI plays an increasing role in the deliberations associated with these issues. This is an important facet if IUMI's work on behalf of its global membership.

Admittedly, some nations have strong national associations that will also closely monitor developments and make appropriate representations to protect their memberships' interests, but not all national associations are so lucky and will have to rely on IUMI to provide the support and global presence.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

What differentiates marine insurance from other types of insurance is that the insured object is being transported or is on the move by its own means. Consequently, transportation of goods has an inherited exposure to various legal environments, rules and regulations.

In order to minimize the extra challenges and burden associated with this, IUMI has taken the firm view that regulation and legislation involving the transport industries must be global and not regional. Regretfully, some regions – the European Union being one – are more concerned about promoting its own political agenda and goals than having a global perspective on what affects a global business. We are increasingly experiencing that the EU is implementing regional regulation that do not always follow international agreements negotiated and agreed through - for example - the IMO. This is an unwelcomed development as the nature of the marine insurance business is global. IUMI is supporting a trouble free global market place and a borderless trade. Special regional regulating initiatives and legislation is contrary to this vision of removing boundaries and pushing for a flatter commercial global business environment.

Continuing on the topic of regulation, I am concerned that politicians and regulators sometimes try to fix industries and businesses that do not need to be fixed.

Following the financial crisis in 2008, the insurance industry at large has successfully weathered the storm and lived up to its obligations by continuing to pay claims and deliver the expected service without clients suffering. This has not stopped regulators from imposing several new regulations and limitations on the insurance industry that the insurance companies neither need nor deserve.

I mentioned IUMI's involvement at IMO. IMO's scope of interest is vast, and the IMO castle is big and the home of many soldiers. At IMO things take time, but in spite of this, IMO is still probably the most successful body within the United Nation organization. Since its establishment some 60 years ago, IMO has made and continue to make major achievements on improvement of safety at sea.

The work of IMO is very central to IUMI and its membership although not all IMO issues are as important to the marine insurance industry as others. However, IUMI needs to be present to ensure that we're on top of those topics that will or may impact us.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Consequently, IUMI keeps one officer working at IMO, attending sessions and debates, presenting the views of the marine insurance community and protecting its interests. The following are some current issues that IUMI is actively involved in:

- Maritime Safety Code – subsection Dangerous Goods, solid Cargoes and Containers: new Fire Safety Systems Code
- International Maritime Dangerous Goods Code: Liquefaction of Cargo (I will revert to this in a minute)
- International Oil Pollution Compensation Fund: definition of “ship”
- unique vessel numbers to ensure proper identification and consistent history of each ship throughout her lifetime
- the mandatory implementation of Electronic Chart Display and Information Systems onboard ships.

I am proud to say that IUMI’s voice is heard and listened to.

IUMI is currently looking at its organizational model in order to adapt to the various changes that go on around us. Historically, IUMI has been run by an Executive Committee that has the overall responsibility for all IUMI’s activities and a Secretary General that looks after the organization on a day to day basis. This is still so. Then, Technical Committees have been tasked to put together work-shops at our conferences and have also been requested to involve themselves in various political issues – like those mentioned in respect of IMO. The Technical Committees comprise of the absolute top specialists of the various marine insurance segments recruited amongst the IUMI membership.

As the Committees have grown in number and global representation, it has become necessary to look for alternative discussion forums for specific tasks. Last fall, IUMI successfully formed the IUMI Salvage Forum that will focus on salvage issues. A major objective of the Forum is to have a good representation of IUMI members to ensure that opinions and experience from various parts of the world is discussed in one forum with one external voice. Secondly, one must ensure that experience and knowledge is preserved within the IUMI community and that the IUMI membership fills the appropriate market organizations with competent marine insurance expertise. The Forum is headed by Lloyd’s Underwriter Nicolas Gooding of the XL syndicate, has organized itself with broad international representation and established a working relationship with ISU, the International Salvage Union, which represents the salvage companies.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

During our meeting in March in St. Petersburg, Russia, IUMI decided to form an IUMI Political Forum that will monitor the development on political matters of importance to the marine insurance industry and then suggest action plans, if necessary, for how IUMI best may address these issues on behalf of its membership. The plan is that the Political Forum will be formed and start working this summer.

In September 2009, a presentation was given in the Cargo workshop during the IUMI conference on liquefaction of nickel ore fines. At that time, the problem was well known by insiders, but to a lesser extent to the more distant part of the marine insurance community. The subject was repeated at the conference in 2010 and a lot more attention was given to the problem. Very briefly explained, the problem starts when ore fines loaded onboard a ship become liquid because the moisture content – often caused by heavy rain - is too high. The situation occurs - for example - when ore fines are loaded in India, Indonesia or the Philippines during the monsoon-season. The weight of the cargo combined with the liquefaction and free surface effect that comes as a consequence of liquefaction cause stabilization problems for the vessel. Many did not pay proper attention to this danger and three vessels – with 44 crew members - were lost in the last two months of 2010. On December 27th, 2011 the vessel “Vinalines Queen” capsized en route to China with only one crewmember surviving. In addition to these four total losses, there has been one more earlier this year, fortunately without the loss of lives.

Since the 2010 incidents, thanks to Intercargo, IMO and maybe also to IUMI, more focus has been put on this very serious and devastating practice of not ensuring that moisture content is at an acceptable level. Regretfully, this focus is not to the liking of everybody involved in the ore business. Lately we have become aware of clauses in contracts between shippers and charterers that blacklist well reputed surveying firms from conducting proper measurements of the moisture content. IUMI has joined forces with Intercargo, the International Group of P&I Clubs and the global ship owning community through International Chamber of Shipping, to determine what can be done to bring an end to this practice, before more lives and ships are lost at sea. IUMI has supported initiatives taken by the group which include discussions at governmental level in Indonesia. Additionally, IUMI will continue its lobbying activities within IMO.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Piracy? Well, this has become less of a hot subject and is now more a fact of life. As an industry, we have learned to adjust to the realities by making insurance cover available and to assist when called for. It is sad that there are still hostages taken; one sailor held back by pirates is one too many.

Looking into the future, the underwriting part of our industry must work with the following in mind:

- *there has been a need for marine insurers for more than 4,000 years and there is no reason to believe that this will end. But to stay on top, we must enhance our*
- *competence: show*
- *flexibility: build*
- *sustainable business models and ensure*
- *recruitment.*

In short, this means that the marine insurance underwriting community must continue to offer risk transfer solutions to the global transportation industries, constantly adhering and adjusting their business practices as these industries develop. Underwriters must be eager to build knowledge and competence by staying in close contact with their clients, the transportation community and the regulators. One should be prepared and willing to show imagination and flexibility to cover the changing needs of the clients.

Sustainability is all about finding the right balance. Underwriters have an income side - the premium charged - and an expense side - claims and administrative expenses. Forget investment income to compensate for high costs - as there won't be much in the years to come. It's no surprise to anyone that the basic business principle is: higher income than expenses. This is understandable and obvious to all, but we still need to be reminded. Is such a reminder out of place? Regretfully not, if we take a glance at the statistical underwriting results that IUMI produces. Finally, recruitment: if there is no new generation coming in, the industry will die. If the competence built is not transferred, the long-term ability to deliver will be lost. I encourage marine insurers to have an open approach and invite well educated and eager youngsters into our industry, to give them the opportunity to develop their skills and interests in our business. Our clients and our industry need them. And we would like to see some fresh faces at our conferences.

Thank you for your attention.



I UMI FACTS & FIGURES COMMITTEE: UNA PANORAMICA SUL MERCATO *MARINE* MONDIALE

Massimo Nicola Spadoni
Coordinatore GdL Trasporti ANIA

Il Facts & Figures è il Comitato IUMI a cui attività è da sempre vista con molto interesse da parte del mondo *Marine*: sia esso rappresentato da sottoscrittori Corpi, Merci, Liability, Energy o da operatori gravitanti nell'industria dell'assicurazione marittima.

Questo perché tra i compiti del Comitato vi è la preparazione e la proiezione di dati e statistiche fondamentali per capire in quale direzione il mercato *Marine* si stia muovendo.

A tal proposito, IUMI ha già reso disponibili le prime interessanti cifre ed analisi al 31 dicembre 2011.

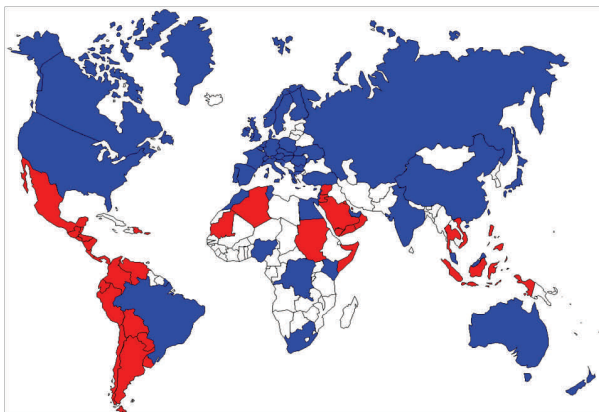
RACCOLTA PREMI

Il Comitato Fact & Figures sta lavorando alacremente per l'ottenimento e il miglioramento dei dati. Già nel 2011 un importante risultato è stato quello di poter presentare dati riferibili al mercato cinese che da solo rappresenta il 9% del mercato globale merci e il 10% del mercato globale corpi.

Obiettivo per la conferenza di settembre 2012 è implementare la documentazione con i dati provenienti da un altro mercato importante, il mercato Latino-Americano, in aggiunta a qualche paese dell'Estremo Oriente e del Sud-Est asiatico.

Questo significherebbe arrivare alla quasi totalità del mercato *Marine* mondiale, stimabile in termini di raccolta premi in circa 30 miliardi di Usd.

Facts & Figures
Country data collection
2012 - Estimated premium volume 30 Billion USD





CARGO ACCUMULATION

Un capitolo particolare merita l'annosa questione dei cumuli dei valori assicurati durante l'incrocio dei traffici di merci in transito nei porti e nei magazzini.

L'argomento è sempre di difficile soluzione e rappresenta un vero dilemma per gli assicuratori e riassicuratori soprattutto in termini di esposizione.

E' utile sapere, ad esempio, che il porto di Rotterdam non è il più grande per dimensioni ma è certamente il più importante in termini di valori: vi transita meno merce, ma è merce di maggior valore economico. (con una media di circa 13 miliardi di Euro per carico).

Il problema dei cumuli non riguarda solamente porti e magazzini ma anche i mezzi di trasporto, sempre più di grandi dimensioni e capienti: portacontainers, car-carriers, tankers e portarinfuse.

Accumulation on Vessels:
Car Carriers



©Scheepvaartwest



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

Accumulation on Vessels:
LNG Carriers



266.000 m³

Accumulation on Vessels:
Bulkers



DWT: 400.000
75.000.000 US\$

LA FLOTTA MONDIALE

La flotta mondiale ha rallentato la sua crescita: nel corso del 2011 sono state 500 le nuove navi tanker consegnate rispetto alle 625 dell'anno precedente, numero ulteriormente in riduzione rispetto al 2009.



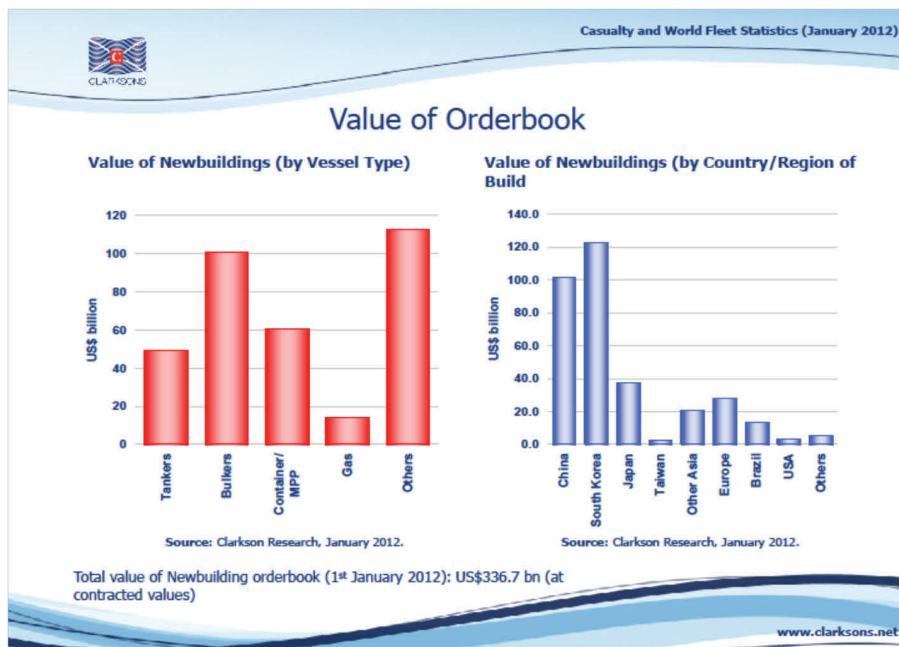
Decisa invece la crescita della flotta delle navi portarinfuse, sia in termini numerici che di tonnellaggio: le consegne hanno raggiunto un livello record con 1.200 nuove navi consegnate nel corso del 2011 (957 le nuove consegne del 2010). In lieve aumento le “new building” completate come portacontainer e “multipurpose”.

CONSTRUCTION ORDER BOOK

La Cina continua ad avere il primato di ordini sia come numero di navi (42%) sia di tonnellaggio (39%).

La portarinfuse continua ad essere il tipo di nave con maggiori ordini (41%); seguono portacontainer (17%) e tanker (16%).

C'è da tenere in considerazione che l'annualità sarà influenzata da ritardi, cancellazioni e ri-negoziazioni di contratti che indubbiamente creano una enorme incertezza sull'order book.

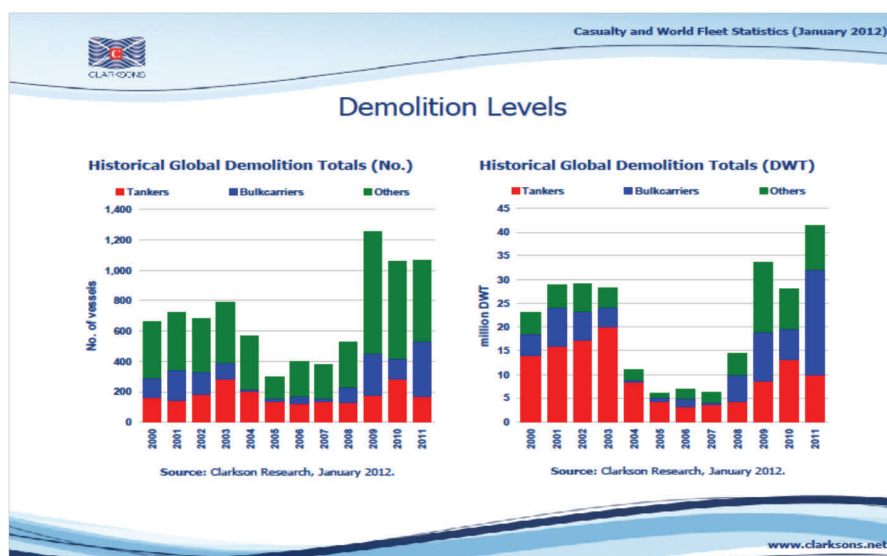


DEMOLIZIONI

Il numero delle navi rottamate è diminuito nel 2010 rispetto al picco registrato nel 2009. Le portarinfuse demolite si sono ridotte circa della metà, sia in termini numerici che di tonnellaggio.

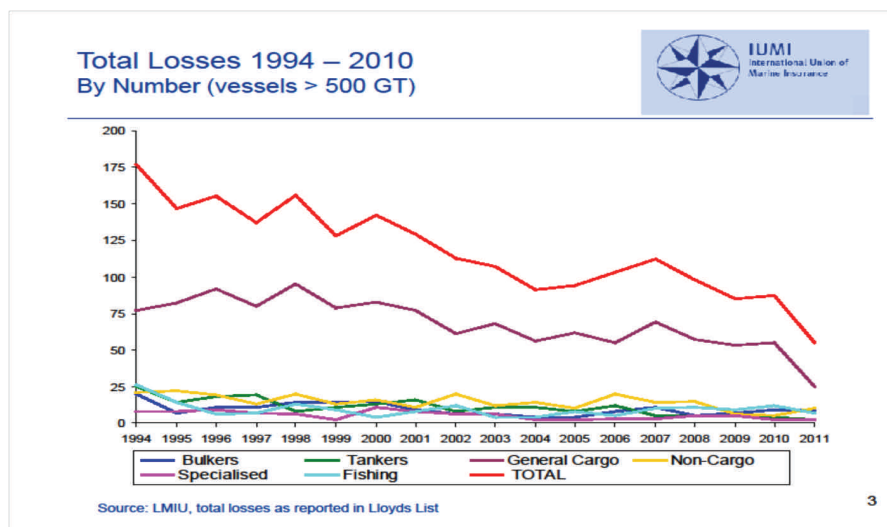


Le tankers invece hanno avuto una tendenza inversa: nel 2009 sono state 176 quelle rottamate, 270 nel 2010, per un tonnellaggio demolito che passa da 8,64 milioni a 12,9 milioni.



TOTAL LOSSES

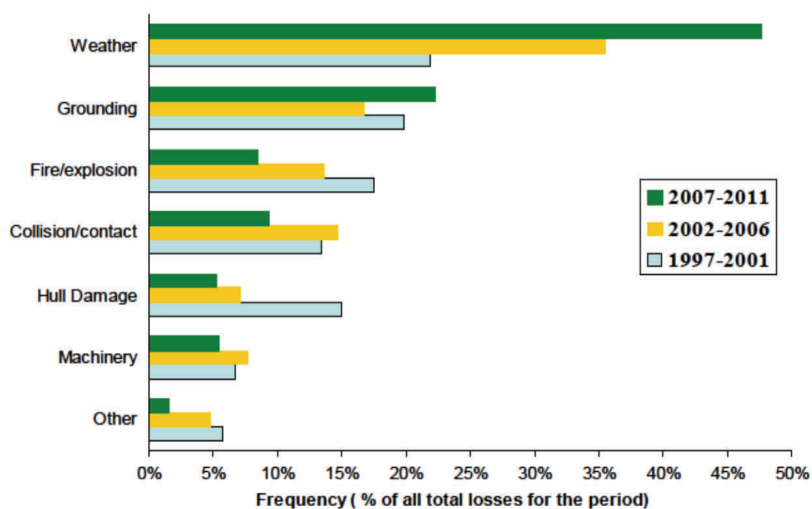
Il numero delle *total loss* riportate nel 2011, ad oggi, sono 55 rispetto alle 63 riportate un anno fa per il 2010.





- Da tenere in considerazione il naturale deterioramento di tali dati, che ha visto il 2010 chiudersi con 87 *total losses* rispetto alle 63 riportate nel periodo: per il 2011 il *trend* dovrebbe essere quindi in linea con quanto denunciato esattamente un anno fa per il precedente periodo.
- La percentuale di portarinfuse e tankers colpite da total loss è relativamente bassa considerando la tipologia della flotta mondiale.
- Le cause principali delle *total losses* continuano ad essere i cattivi tempi con un'incidenza del 47,6% per il periodo 2007-2011.

Total Losses 1997 – 2011
By Cause, All Vessel Type
(vessels > 500 GT)



Source: LMIU, total losses as reported by Lloyds List

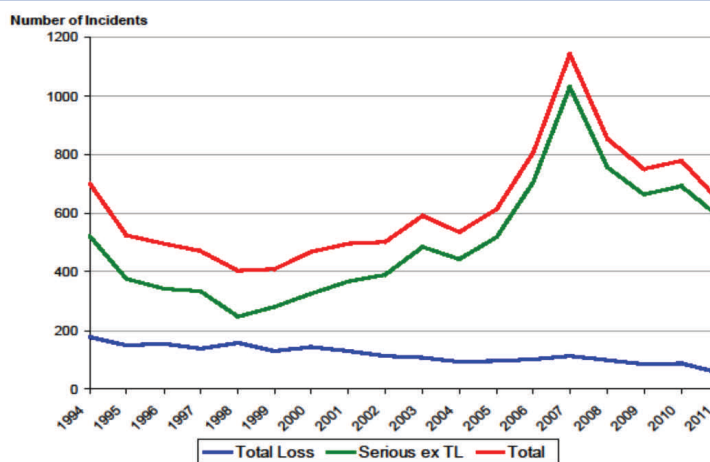
MAJOR SERIOUS LOSSES

- Il numero dei *major claims* rimane consistente a conferma di un preoccupante *trend* degli ultimi 4 anni.
- Confermato anche il deterioramento dei dati: nel 2010 sono stati 623 i casi riportati, che sono poi arrivati a 691. Nel 2011 i casi riferiti sono 591 ma, a consuntivo, si attende un risultato analogo al 2010.



Serious and Total Losses 1994 – 2011

By Number
(vessels > 500 GT)



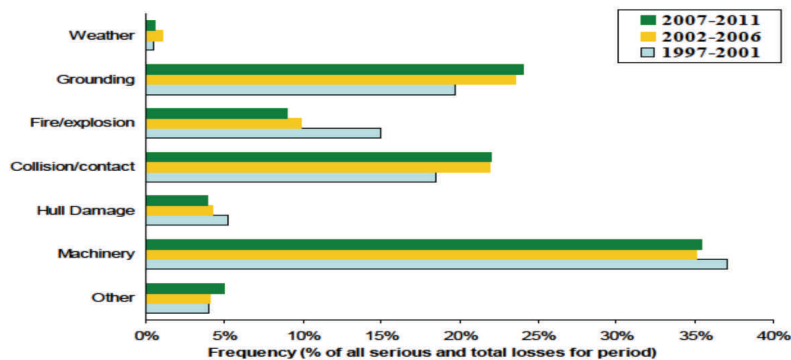
Source: LMIU, total losses as reported by Lloyds List

12

La causa primaria dei *serious losses* è costituita dai danni in macchina e sala motori che hanno fatto registrare nel corso degli ultimi 5 anni un'incidenza del 35,43% sulla globalità dei sinistri.

Serious Losses 1997 - 2011

By Cause, All Vessel Type
(vessels > 500 GT)



Source: LMIU, total losses as reported by Lloyds List

15

Da segnalare inoltre che il 50% degli incidenti più gravi ha riguardato le navi di età superiore ai 20 anni.



LA NUOVA AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI E LA DETERMINAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

*Anna Masutti, Studio Legale AS&T
Aviation, Shipping and Trade, Italy*

L'ISTITUZIONE DELLA NUOVA «AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI»

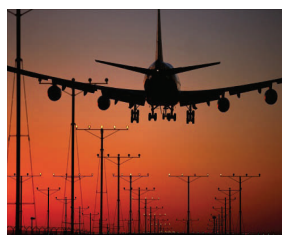
Con la conversione del decreto “cresci Italia” (d. l. 24 gennaio 2012, n.1) in legge n. 27 del 24 marzo 2012, si conclude un percorso che ha condotto il legislatore italiano all’istituzione di un’Autorità indipendente di regolazione dei trasporti.

In precedenza, il decreto “salva Italia” aveva già indicato le misure necessarie per promuovere, nel campo dei trasporti, l’introduzione della concorrenza e la tutela degli utenti e aveva affermato il principio che i relativi poteri devono essere esercitati da un organismo indipendente.

La definitiva individuazione di quest’ultimo organismo, tuttavia, è giunta dopo che una serie di modifiche sono state apportate nel passaggio dal decreto “salva Italia” al decreto “cresci Italia” nonché in sede di conversione dello stesso.

Le funzioni di regolazione individuate dal Governo e dal Parlamento e attribuite alla nuova Authority riguardano in particolare: la garanzia dell’accesso a condizioni «eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alle reti ferroviarie, aeroportuali e portuali e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti»; la definizione dei criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni e dei pedaggi, anche «alla luce degli oneri di servizio pubblico imposti e delle eventuali sovvenzioni pubbliche concesse»; la fissazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico o sovvenzionati; la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare.

Per quanto concerne la sede dell’Autorità, essa verrà definita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 30 aprile 2012.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● In sede di prima attuazione il Collegio dell'Autorità sarà costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità, competente nei settori dei trasporti e dell'accesso alle infrastrutture, è un "organo collegiale" composto dal presidente e da due componenti.

● Il decreto prevede, inoltre, in questa fase transitoria di istituzione dell'Autorità, che le funzioni della stessa in materia di diritti aeroportuali verranno svolte previo atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

● DALLA DIRETTIVA 2009/12/CE CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI AL DECRETO "CRESCI ITALIA"

● Con il decreto "cresci Italia", il Governo ha voluto dare piena attuazione alla direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, risolvendo così la procedura d'infrazione n. 2011/0608 avviata dalla Commissione europea per il mancato recepimento della direttiva nel nostro Paese.

● La direttiva del 2009 attiene alla determinazione e riscossione dei diritti aeroportuali, ossia dei prelievi posti a carico degli utenti degli aeroporti, ovvero delle compagnie aeree, per l'utilizzo delle strutture aeroportuali. Essi includono i costi dovuti al trattamento dei passeggeri e delle merci, gli importi dovuti per le operazioni di atterraggio degli aeromobili e altri oneri derivanti dall'uso delle infrastrutture aeroportuali.

● È evidente, quindi, che essi sono indirettamente pagati dai passeggeri e dai clienti del trasporto merci attraverso una parte del prezzo del biglietto o del prezzo della spedizione.

● I diritti aeroportuali, inoltre, possono rappresentare anche uno strumento organizzativo e promozionale. Variando alcuni oneri, gli aeroporti possono cercare di incrementare e promuovere l'uso delle infrastrutture aeroportuali e/o diminuire l'impatto ambientale del trasporto aereo in una particolare area geografica.

● I sistemi di tariffazione degli aeroporti sono determinati e gestiti dalle autorità nazionali competenti. Anche se un aeroporto è di proprietà privata, le spese devono rispettare i parametri di regolamentazione stabiliti da tale autorità. Che siano le autorità nazionali e non quelle comunitarie a determinare specifici aspetti della tariffazione aeroportuale è stato ribadito di recente anche dalla Corte di Giustizia europea ⁽¹⁾.

● (1) Corte di Giustizia europea, C- 366/10 dell' 11 dicembre 2011.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Infatti, sebbene l'Unione europea sia titolare di alcune competenze esclusive sul trasporto aereo internazionale, gli Stati membri conservano alcune prerogative in materia, peraltro ricadenti nell'ambito di applicazione della Convenzione di Chicago. Tra le competenze rimaste nella titolarità degli Stati membri vi è la fissazione dei diritti aeroportuali.
- La direttiva europea 2009/12/CE rappresenta l'attuazione da parte dell'Unione europea delle politiche in materia di aeroporti e servizi di navigazione aerea adottate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

● AMBITO DI APPLICAZIONE

- La direttiva si applica a tutti gli aeroporti dell'UE che gestiscono più di cinque milioni di passeggeri all'anno e al più grande aeroporto di ciascuno Stato membro.
- Sull'ambito di applicazione dei diritti aeroportuali, il decreto "cresci Italia" si limita a prevedere l'attuazione dei principi in esso fissati agli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale.
- Il decreto non si applica, invece, ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, relativo all'istituzione di un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, né va applicato ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.

● LA DETERMINAZIONE E L'APPLICAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- Le competenze che sono attribuite all'Autorità di vigilanza sono essenzialmente volte a dare attuazione ai principi comuni previsti dalla direttiva del 2009 relativa ai diritti aeroportuali. I modelli di tariffazione e l'ammontare dei diritti aeroportuali sono individuati dal gestore mentre l'Autorità dovrà verificarne la correttezza e approvarli entro quaranta giorni, previa consultazione degli utenti degli aeroporti.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I modelli tariffari ed il livello dei diritti dovranno essere orientati a obiettivi di efficienza nonché finalizzati ad incentivare lo sviluppo tecnico e qualitativo dello scalo aeroportuale.

L'Autorità di vigilanza diviene titolare del potere di autorizzare il gestore aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete aeroportuale o agli aeroporti che servono la stessa città o un agglomerato urbano.

All'Autorità viene anche riconosciuto il potere di predisporre specifici modelli tariffari calibrati sulla base del traffico annuo dei passeggeri in modo tale che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti siano rispettosi dei principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione. Per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore al milione di passeggeri per anno viene riconosciuta all'Autorità, nei sessanta giorni dall'inizio delle proprie attività, la possibilità di indicare dei modelli semplificati di aggiornamento dei diritti.

L'applicazione dei diritti aeroportuali, infine, dovrà avvenire eliminando, perché vietata, qualsiasi forma di discriminazione tra gli utenti di un aeroporto salva la possibilità, riconosciuta all'Autorità, di poter modulare i diritti stessi per motivi di interesse pubblico o generale.

È anche per tali ragioni che il decreto riconosce all'Autorità il potere di approvare lo specifico modello tariffario individuato dal gestore aeroportuale.

VERSO UNA MAGGIORE QUALITÀ DEI SERVIZI

Il decreto in commento ha l'obiettivo di incentivare il raggiungimento di determinati livelli qualitativi delle prestazioni fornite dal gestore aeroportuale, riconoscendo al gestore stesso e agli utenti dell'aeroporto la possibilità di concludere un accordo sul livello qualitativo dei servizi a fronte dei diritti aeroportuali corrisposti. Per agevolare i negoziati viene riconosciuto all'Autorità di vigilanza il potere di adottare tutte le misure necessarie affinché le volontà delle parti possano trovare un punto di incontro.

Il gestore aeroportuale può essere autorizzato, sempre dall'Autorità di vigilanza, a differenziare la prestazione dei servizi e, di conseguenza, i relativi diritti aeroportuali, che saranno commisurati ai servizi offerti, purché nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● OBIETTIVO TRASPARENZA

● Nell'ottica di un'applicazione indiscriminata dei diritti aeroportuali e con l'obiettivo di favorire una maggiore trasparenza, il decreto prevede specifiche procedure obbligatorie di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto nonché la possibilità per l'Autorità di richiedere motivatamente lo svolgimento di consultazioni tra le parti interessate.

● Le consultazioni tra gestore aeroportuale e utenti degli aeroporti comportano una maggiore trasparenza nell'esercizio delle attività in ambito aeroportuale. Tale trasparenza consente ai vettori aerei di essere informati sulle spese sostenute dall'aeroporto e sulla redditività degli investimenti effettuati mentre per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare gli investimenti futuri, è opportuno che gli utenti dell'aeroporto abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e i loro particolari suggerimenti e richieste.

● La comunicazione di queste informazioni dovrebbe rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e di assicurare installazioni adeguate e soddisfacenti sotto il profilo del rapporto costi-benefici nell'aeroporto in questione.

● Sempre nel rispetto del principio di trasparenza, viene attribuito all'Autorità di vigilanza il potere di stabilire dei doveri di informazione in modo tale che i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti si scambieranno reciprocamente una serie di informazioni con l'obiettivo comune di migliorare il livello qualitativo dei servizi aeroportuali.

● VIGILANZA E CONTROLLO

● Infine, la normativa in esame riconosce all'Autorità un autonomo potere di controllo finalizzato a garantire il rispetto delle prescrizioni poste a carico degli operatori aeroportuali. L'Autorità ha, così, la possibilità di adottare dei provvedimenti di sospensione del regime tariffario istituito nel caso in cui ricorra una violazione dei principi prescritti in capo al gestore nella determinazione dei diritti aeroportuali.

● L'adozione di tali misure sarà anticipata da un'informativa che dovrà essere comunicata tempestivamente al gestore aeroportuale.



Se tali violazioni permangono, senza che il gestore abbia correttamente provveduto nei trenta giorni successivi all'informativa, l'Autorità potrà adottare i provvedimenti ritenuti necessari alla definizione dei diritti aeroportuali.

RISARCIBILITA' DEI DANNI CONSEGUENTI AI SINISTRI DA VOLO DA DIPORTO E TRASMISSIBILITÀ AGLI EREDI

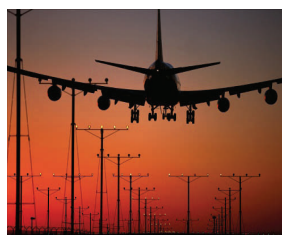
*Isabella Colucci, Studio Legale AS&T
Aviation, Shipping and Trade, Italy*

Negli ultimi anni il volo da diporto ha assunto in Italia una notevole diffusione. Al crescere di tale attività è conseguito, inevitabilmente, anche un aumento dei sinistri dei velivoli ultraleggeri.

La materia del volo da diporto o sportivo è disciplinata dalla legge n. 106 del 25 marzo 1985 e dal relativo regolamento di attuazione, contenuto nel D.P.R. 404 del 5 agosto 1988, modificato per effetto del D.P.R. n. 133 del 9 luglio 2010. Quest'ultimo peraltro, nel ridisciplinare il capo V relativo agli obblighi assicurativi, stabilisce che il contratto di assicurazione dovrà essere concluso nel rispetto del Regolamento (CE) n. 785/2004 sugli obblighi assicurativi dei vettori aerei e degli esercenti di aeromobili.

Nello specifico, il D.P.R. n. 133/2010 ha ribadito l'obbligo di assicurazione ad opera del proprietario del velivolo per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie e a seguito di urti e collisioni in volo, nonché l'obbligo di assicurazione anche del proprietario che non utilizzi il velivolo.

Il contratto di assicurazione per gli apparecchi VDS, stipulato nel rispetto della normativa comunitaria vigente in materia e, come si è detto, del regolamento comunitario sopra richiamato, prevede l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Nell'ipotesi in cui occorrono danni a terzi (siano essi passeggeri o soggetti terzi in superficie) in seguito ad urti e collisioni di apparecchi VDS, sussistendo l'obbligo di assicurazione per responsabilità civile, la loro risarcibilità sarà determinata in base ai principi generali del nostro ordinamento e riconosciuti dalle corti di merito e legittimità.

● Al fine di analizzare le tipologie di danni risarcibili in forza della polizza r.c., qualora si verifichi un sinistro a seguito di attività diportistica è opportuno distinguere il caso in cui dall'incidente derivi la sola lesione fisica del terzo coinvolto, dalla fattispecie in cui si determini la morte dello stesso.

● Nella prima ipotesi il superstite ha diritto a reclamare sia i danni patrimoniali sia quelli non patrimoniali conseguenti al sinistro. Il primo profilo di danno, ovvero quello patrimoniale, si compone delle voci "*danno emergente*" e "*lucro cessante*", entrambe concernenti le conseguenze immediate e dirette che incidono negativamente sul patrimonio del soggetto danneggiato.

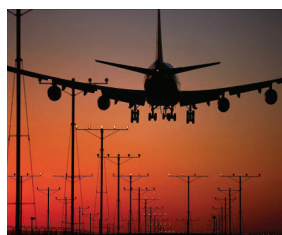
● Nel danno non patrimoniale, la voce "*danno biologico*" si pone in tutta evidenza al centro del sistema risarcitorio. Tale danno consegue alla lesione temporanea e/o permanente all'integrità psico-fisica riportata, con un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita.

● Sempre nell'ambito del danno non patrimoniale, ulteriori voci risarcibili sono quelle del danno morale, riconosciuto in maniera pressoché consequenziale al danno biologico, e del danno per l'invalidità temporanea riportata.

● Qualora, invece, dal sinistro sia derivata la morte del terzo, spetta in linea di principio ai familiari della vittima il diritto di agire per ottenere il risarcimento dei danni reclamabili.

● Oltre ai già citati danni patrimoniali, attinenti alle spese vive sostenute e alla perdita dell'apporto economico del defunto, le maggiori problematiche sorgono in relazione alla difficoltà di individuare gli effettivi danni non patrimoniali risarcibili in capo agli eredi della vittima.

● A tale ampia categoria sono, infatti, riconducibili sia i danni c.d. risarcibili *iure proprio* che trovano origine nell'evento morte e producono i loro effetti nella sfera giuridica degli eredi, sia quei danni patiti in prima persona dal *de cuius* e che, pertanto, si ritengono trasmissibili agli eredi solo in presenza di determinate circostanze.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Tra i danni non patrimoniali sofferti *iure proprio* dagli eredi, sono generalmente ricompresi il danno biologico determinato dalla sofferenza psicofisica e generante eventuale patologia medica, il danno esistenziale determinato dal peggioramento della qualità di vita dei congiunti e il danno morale causato dalla perdita del rapporto parentale.

Il secondo profilo, attinente ai danni non patrimoniali patiti dalla vittima e trasmissibili *iure hereditatis*, comprende il danno biologico riportato dal *de cuius* per la sofferenza psicofisica patita precedentemente al decesso e determinata dalle lesioni fisiche riportate. Questa voce di danno risulta tuttavia particolarmente controversa in quanto per la sua determinazione rileva il periodo temporale intercorso tra l'incidente e la morte.

La giurisprudenza maggioritaria⁽¹⁾ a tale riguardo ritiene, infatti, che tale forma di risarcimento non sussista salvo che non sia intercorso un apprezzabile lasso di tempo tra le lesioni subite dalla vittima del danno e la morte causata dalle stesse. Soltanto ove sia fornita adeguata prova del decorso di un congruo periodo di tempo tra il verificarsi dell'evento lesivo ed il sopraggiungere della morte, sorge nella sfera patrimoniale del *de cuius* un diritto risarcitorio come tale trasmissibile *iure successionis* ai propri eredi i quali, quindi, potranno agire in giudizio nei confronti del danneggiante *iure hereditatis*.

Restano tuttavia incertezze sull'entità dell'intervallo di tempo che deve intercorrere fra l'evento lesivo ed il decesso. Pur non esistendo un metodo univoco e preciso per la sua quantificazione, la Suprema Corte lo ha considerato, in diverse pronunce, come un periodo di tempo pari ad esempio a "ventiquattro ore", a "qualche giorno", a "tre giorni"⁽²⁾, ovvero ad un intervallo di tempo idoneo a consentire la risarcibilità del danno biologico in capo alla vittima primaria e, quindi, trasmissibile in via ereditaria. È invece generalmente esclusa la risarcibilità del danno non patrimoniale *iure hereditario* nel caso in cui la morte sia intervenuta immediatamente o a breve distanza dall'evento lesivo⁽³⁾.

(1) Trib. Nocera Inferiore, 01.02.2011; Trib. Milano, 13.05.2010; Cass. civ., n. 870/2008; Cass. civ., n. 15408/2004, Cass. civ., n. 4754/2004, Cas. civ., n. 16525/2003, Cass. Civ. n. 9620/2003; Cass. Civ., n. 3592/1997; Cass. Civ., n. 9470/1997; Cass. Civ., n. 8970/1998.

(2) Rispettivamente: Cass. civ., n. 870/2008; Cass. civ., n. 3549/2004; Cass. civ., n. 3585/2004.

(3) Cass. civ., n. 6754/2011; Trib. Piacenza, 29.06.2010.



I terzi, vittime di sinistri conseguenti all'attività del volo da diporto, o i loro eredi hanno, pertanto, il diritto di ottenere il risarcimento per le molteplici voci di danno da esso derivanti. Le compagnie di assicurazioni, quindi, dovranno effettuare un'attenta valutazione dell'incidenza di tali danni sulle polizze r.c. e sui relativi premi assicurativi, considerando anche la loro difficile preventiva quantificazione.

LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE AEREA E IL FENOMENO DEL *BIRD STRIKE*: PROFILI DI RESPONSABILITÀ, ALLA LUCE DELLA RECENTE CIRCOLARE ENAC (APT-01B del 23 dicembre 2011)

*Adeliana Carpineta,
Collaboratrice alla Cattedra di diritto della
Navigazione Aerea, Università di Bologna*

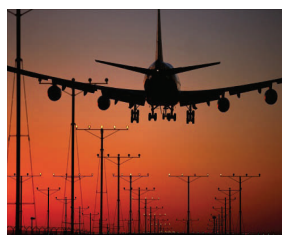
Nel campo dell'aviazione civile il tema della sicurezza è quello che genera maggiore attenzione, nonostante il trasporto aereo venga ormai da tempo comunemente percepito dagli utenti come sicuro ed affidabile.

Tra gli eventi - ancora frequenti - che incidono in maniera significativa sulla sicurezza del trasporto aereo complessivamente considerato, si annovera senza dubbio il fenomeno del "*bird strike*", tradizionalmente definito come l'impatto violento tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze di gravità più o meno rilevanti.

È ormai statisticamente appurato che il rischio di collisione tra uccelli ed aerei rappresenta un problema estremamente concreto e rilevante a causa degli altissimi costi - sia di natura umana che di tipo economico - che può comportare per i vettori e per tutti i soggetti che operano nel mondo del trasporto aereo.

Basti solo considerare che l'Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo ha ricevuto nel 2010 - e i dati confermano il *trend* degli anni precedenti - oltre 300 segnalazioni di eventi nel territorio italiano, alcuni dei quali occorsi in fase di decollo dell'aeromobile ⁽¹⁾, con conseguenze particolarmente rilevanti in termini di danni prodotti ai velivoli.

(1) Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV): rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSV nell'anno 2010.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Diventa, pertanto, fondamentale inquadrare i profili di responsabilità connessi al fenomeno appena indicato, gli obblighi di controllo e vigilanza in capo ai diversi soggetti e le possibili ripercussioni che il fenomeno “*bird strike*” implica in ambito assicurativo.

Per quanto attiene l’individuazione del soggetto responsabile della predisposizione dei servizi di messa in sicurezza in ambito aeroportuale, occorre precisare che i gestori aeroportuali sono responsabili delle attività di controllo e prevenzione sul rischio di “*bird strike*” all’interno degli aeroporti.

La normativa nazionale e internazionale di riferimento, infatti, pone a carico del gestore aeroportuale le opportune azioni di contenimento, sia per prevenire i rischi di impatto di aeromobili con volatili e altra fauna selvatica sugli aeroporti (e sulle aree) di competenza⁽²⁾, sia per limitarne la gravità, attraverso una specifica attività di monitoraggio e valutazione del rischio⁽³⁾.

Con specifico riferimento alla normativa nazionale, il fenomeno è disciplinato dall’Enac sulla scia di quanto affermato dall’Annesso 14 dell’ICAO, che precisa gli accorgimenti necessari per tenere i volatili – e più in generale la fauna selvatica – lontani dagli aeroporti.

L’Ente nazionale per l’aviazione civile, infatti, ha negli anni emanato un’articolata normativa tecnica, comprendente il Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti e specifiche circolari⁽⁴⁾.

L’ultima in ordine di tempo è la circolare APT-01B⁽⁵⁾, pubblicata dall’ENAC il 23 dicembre 2011 con il preciso obiettivo di definire e aggiornare le procedure che le autorità aeroportuali sono tenute ad adottare al fine di evitare rischi di impatto tra aeromobili e fauna selvatica, in coerenza con le modifiche regolamentari, di carattere nazionale e internazionale, recentemente intervenute.

(2) Come precisato anche nel testo della recente circolare Enac APT-01B, “*soltanto al di sotto dei 300 ft, si rientra nell’ambito di competenza di uno specifico aeroporto*”.

(3) L’art. 705 cod. nav., individua nel gestore aeroportuale l’autorità che, “*sotto il controllo e la vigilanza dell’ENAC, ha il compito di amministrare e gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e controllare le varie attività degli operatori privati presenti nell’aeroporto o nel sistema aeroportuale*”.

(4) Circolari APT-01A del 20 maggio 1999, APT-01A del 30 maggio 2007 e APT del 23 dicembre 2011.

(5) Circolare ENAC APT-01B: “*Procedure di prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti*”.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Le procedure specificate nella circolare si concretano:
 - – in una dettagliata raccolta e comunicazione dei dati e/o degli eventi⁽⁶⁾;
 - – nella predisposizione e trasmissione all'Enac di uno studio periodico di tipo naturalistico-ambientale comprensivo di *risk assessment*;
 - – nella tempestiva segnalazione di tutte le fonti attrattive esterne;
 - – nell'approntamento di efficaci strumenti di allontanamento dei volatili (i.e. servizi di falconeria, segnali pirotecnici luminosi, mezzi di allontanamento sonori ecc.).

● Prescindendo dagli oneri gravanti in capo al gestore aeroportuale, non va tuttavia trascurato il ruolo di vigilanza e controllo che comunque permane in capo all'Enac in base a quanto previsto dagli articoli 707 (*"Determinazione delle zone soggette a limitazione"*) e 711 (*"Pericoli per la navigazione"*) del codice della navigazione. Si tratta infatti di disposizioni che attribuiscono all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile il potere di individuare e controllare le aree limitrofe agli aeroporti, limitando le possibili utilizzazioni delle stesse, con l'obiettivo di evitare rischi – anche solo potenziali – alla navigazione aerea, come accade nel caso delle discariche di rifiuti o di altre attività attrattive della fauna selvatica.

● La giurisprudenza di merito, che si è pronunciata sui profili di responsabilità connessi a fenomeni di *"bird strike"*, ha variamente qualificato la responsabilità del gestore aeroportuale, sulla base degli artt. 2043 e 2050 del codice civile, considerando come *"pericolosa"*⁽⁷⁾ l'attività posta in essere dal gestore aeroportuale e giungendo anche a stabilire⁽⁸⁾ il cumulo di responsabilità contrattuale ed extra-contrattuale del gestore.

● Qualificare la gestione aeroportuale come attività pericolosa comporta conseguenze particolarmente gravose sotto il profilo degli oneri probatori in capo al soggetto investito degli obblighi di controllo e vigilanza, che dovrà dimostrare – per poter andare esente da responsabilità - di aver adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno.

● (6) "E' fondamentale pertanto che tutti gli eventi di questo tipo siano comunque segnalati, oltre che dalle varie articolazioni del gestore aeroportuale, anche da parte di piloti, fornitori di servizi aeroportuali, vettori nazionali e internazionali, ecc, qualora abbiano sofferto o accertino un impatto con volatili o altra fauna".

● (7) Tribunale di Genova, sentenza del 5 Ottobre 2001 n. 3175.

● (8) Corte d'Appello di Genova, sentenza del 2 Febbraio 2006 n. 80.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Si tratta, in altre parole, di un onere probatorio piuttosto difficile da as-
● solvere, considerata l'ampiezza degli obblighi di controllo e di vigilanza
● individuati e le numerose attività di monitoraggio e prevenzione che la
● normativa tecnica sopra citata pone a carico del gestore stesso.

● Va, tuttavia, rilevato - a parziale mitigazione delle sopra delineate con-
● seguenze in capo al gestore aeroportuale - che nei precedenti giurispru-
● denziali sul tema è sempre stata sancita una ripartizione di responsabi-
● lità (seppur in percentuali diverse a seconda degli specifici eventi oc-
● corsi) tra i diversi soggetti che nell'ambito del trasporto aereo sono in-
● vestiti di poteri di vigilanza e controllo.

● Ci riferiamo, in particolare, all'Enac per il mancato esercizio dei già citati
● poteri di vigilanza sulle aree limitrofe al sedime aeroportuale
● (soprattutto nei casi in cui la realizzazione di discariche o altri stabili-
● menti simili generino una maggiore presenza di avifauna), all'Enav per
● le negligenze riscontrate nei servizi di assistenza al volo e allo stesso Mi-
● nistero dei Trasporti.

● Con riguardo alla responsabilità dell'autorità di Governo, i giudici di me-
● rito hanno, infatti, più recentemente stabilito che, nonostante il trasfe-
● rimento a catena delle potestà pubbliche dallo Stato al gestore privato, "*il*
● *Ministero dei Trasporti riveste una posizione di garanzia rispetto alla*
● *sicurezza dell'area aeroportuale discendente dalla titolarità delle pote-*
● *stà pubbliche sull'area demaniale, e dai poteri riconosciuti da varie fonti*
● *normative all'Amministrazione centrale proprio a tal fine*"⁽⁹⁾.

● Naturalmente, i profili di responsabilità in capo al gestore aeroportuale
● per le attività di prevenzione e controllo connesse ai fenomeni di "*bird*
● *strike*" assumono un rilievo non secondario dal punto di vista delle co-
● perture assicurative della responsabilità civile dei gestori, che devono
● munirsi di polizze adeguate in relazione alle attività da svolgere e ai
● rischi connessi, anche alla luce delle convenzioni stipulate da ciascun
● gestore aeroportuale con l'Enac.

● È quindi del tutto evidente che nella valutazione e/o quantificazione dei
● premi assicurativi relativi alle polizze di copertura del gestore, assume-
● ranno rilievo non secondario anche i dati statistici e di tipo ambientale
● (collocazione dell'aeroporto, presenza di fonti attrattive nelle vicinanze,
● ecc..) connessi ai fenomeni di "*bird strike*" e, più in generale, alla effetti-
● va presenza di fauna selvatica nei pressi dell'aeroporto.

● (9) Tribunale di Genova, 19 febbraio 2007, n. 551, in Resp. Civ. prev., 2007.



LA CORTE EUROPEA CONFERMA LA VALIDITÀ DEL SISTEMA COMUNITARIO DI SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONE DI GAS AD EFFETTO SERRA

*Vincenzo Scaglione,
Collaboratore alla Cattedra di diritto della
Navigazione Aerea, Università di Bologna*

Lo scorso dicembre la Corte di Giustizia ha adottato una sentenza molto attesa dalle compagnie aeree e relativa alla recente inclusione, attraverso la direttiva n. 2008/101/CE, del trasporto aereo nel sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra, previsto dalla direttiva n. 2003/87/CE.

LA SENTENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA DEL 21 DICEMBRE 2011

La domanda, che ha dato vita al giudizio, è stata presentata nell'ambito di un contenzioso sorto tra alcune compagnie aeree americane e la loro associazione (Air Transport Association of America-ATA) e il Secretary of State for Energy and Climate Change inglese.

I vettori americani hanno contestato la validità delle misure adottate dal Regno Unito al fine di attuare la menzionata direttiva 2008/101/CE.

Quest'ultima, al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema europeo di scambio delle quote di emissioni di gas ad effetto serra, stabilisce il seguente regime: in primo luogo fissa un limite di quote di emissione di gas aventi effetto serra per gli operatori aerei calcolato come percentuale delle emissioni dell'anno precedente; tali quote sono attribuite per l'85% in maniera gratuita e per il restante 15% mediante asta; infine, qualora il vettore aereo necessiti di un numero maggiore o minore di quote rispetto a quelle assegnate, esso deve acquistarle o può venderle sul mercato.

La direttiva precisa inoltre che tale sistema, a decorrere dal primo gennaio 2012, si applica in relazione alle emissioni prodotte in occasione dei voli che arrivano a o partono da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.



COME SI È GIUNTI ALLA DECISIONE IN ESAME

La Corte di Giustizia europea ha confermato la validità della direttiva n. 101 del 2008 dopo aver esaminato la questione alla luce di alcune disposizioni dell'Accordo "open skies", tra Unione europea e USA del 2007 e di determinati principi di diritto internazionale consuetudinario. La Corte ha accertato, inoltre, che la validità della direttiva n. 101 del 2008 non può essere vagliata alla luce della Convenzione di Chicago del 1944, in quanto quest'ultima non vincola l'Unione europea, non essendone parte.

AMBITO DI APPLICAZIONE DEL SISTEMA COMUNITARIO DI SCAMBIO

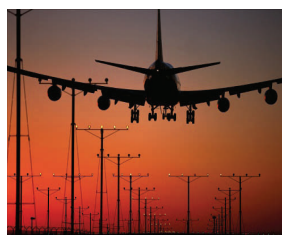
La Corte, sostiene, innanzitutto, che la direttiva non è applicabile agli aeromobili in sorvolo sull'alto mare o sul territorio degli Stati terzi. Gli operatori di tali aeromobili vengono ricompresi nel sistema di scambio di quote soltanto nel caso in cui scelgano di gestire una linea aerea commerciale con partenza da o arrivo in aeroporti situati negli Stati membri dell'Unione europea.

Poiché il sistema di scambio delle quote è applicabile agli operatori degli aeromobili nei casi in cui i loro velivoli si trovano fisicamente nel territorio di uno degli Stati membri dell'Unione, essendo in questo modo assoggettati alla piena potestà dell'Unione, tale applicazione non viola né il principio di territorialità né il principio di sovranità degli Stati terzi.

Per quanto riguarda, poi, il fatto che l'operatore di aeromobile debba restituire le quote di emissioni calcolate con riferimento all'intero volo e, dunque, anche per la tratta che non sorvola i cieli dell'Unione europea, la Corte ritiene che il legislatore comunitario è libero, in linea di principio, di autorizzare lo svolgimento dell'attività di trasporto aereo nel suo territorio purché vengano rispettati i criteri definiti dall'Unione stessa.

LA CONFORMITÀ DEL SISTEMA ALL'ACCORDO C.D. "OPEN SKIES"

Con riguardo al rispetto dell'Accordo "open skies" concluso nel 2007 tra USA e UE e destinato a regolare i rispettivi diritti di traffico, infine, la Corte valuta che la direttiva non pone in essere alcuna violazione dell'obbligo di esentare il carburante da dazi, tasse ed oneri. Nel sistema in esame, infatti, non è presente alcun nesso diretto ed indissolubile tra la quantità di carburante detenuta o consumata da un aereo e l'onere pecuniario gravante sull'operatore di tale aereo.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Il costo effettivo gravante sull'operatore dipende essenzialmente dalla
● quantità di quote inizialmente assegnate ad esso e dal prezzo che hanno
● sul mercato nel caso debbano esserne acquistate di supplementari per
● coprire le emissioni predette.

● In ultima analisi, la Corte ritiene che l'applicazione uniforme del sistema
● in esame a tutti i voli con partenza da o arrivo in un aeroporto situato in
● uno degli Stati membri dell'Unione non si pone in violazione del divieto
● di trattamento discriminatorio tra gli operatori americani ed europei
● stabilito dall'Accordo "*open skies*" del 2007.

● LE POSSIBILI (RE)AZIONI DELLE COMPAGNIE AEREE

● L'esito della pronuncia ha suscitato forti reazioni da parte delle compa-
● gnie aeree non europee, nella misura in cui essa ha legittimato
● l'estensione del regime di scambio di quote previsto dalla direttiva euro-
● pea alla porzione di volo effettuata al di fuori dello spazio aereo
● dell'Unione europea, compreso il sorvolo sull'alto mare.

● LA PROBABILE APERTURA DI UN CONTENZIOSO INTERNAZIONALE

● Quanto all'apertura di un contenzioso di carattere internazionale,
● l'azione che appare più evidente è l'avvio della procedura di regolamen-
● tazione delle controversie dinanzi al Consiglio dell'ICAO e prevista
● dall'art. 84 della Convenzione di Chicago. Inoltre, è possibile che le parti
● promuovano un'azione nell'ambito del sistema dell'Organizzazione Mon-
● diale del Commercio (OMC). Infine, appare anche prospettabile
● un'azione innanzi alla Corte Internazionale di Giustizia dell'Aja.

● LE CONTROMISURE ADOTTABILI DAGLI STATI TERZI

● Un secondo tipo di azioni consiste nell'adottare, da parte degli Stati terzi,
● atti interni diretti a contrastare l'applicazione della direttiva n. 101 del
● 2008 nei confronti delle proprie compagnie aeree. Tali potrebbero esse-
● re le misure che vietano a queste ultime di ottemperare agli obblighi im-
● posti dalla direttiva ovvero le misure che impongono, quale contromisu-
● ra, oneri addizionali alle compagnie degli Stati europei.

● LE RIPERCUSSIONI SUGLI ACCORDI DI TRAFFICO

● Infine, le conseguenze della sentenza possono riverberarsi sul piano de-
● gli accordi di traffico esistenti, compresi gli "*open skies*", e in corso di
● negoziazione, nel senso di una denuncia dei primi e una sospensione dei
● secondi.



LE DIFFERENTI POSIZIONI DELL'ANTITRUST E DEL GOVERNO SUI "COSTI MINIMI" DELL'AUTOTRASPORTO

Isabella Colucci, Studio Legale AS&T
Aviation, Shipping and Trade, Italy

Nello scorso numero della rivista abbiamo analizzato i primi effetti provocati della nuova disciplina dell'autotrasporto ponendo particolare attenzione ai c.d. "costi minimi" di esercizio e alle contrapposte reazioni delle categorie dei committenti e dei vettori. In questo scenario di polemiche e contestazioni, anche il Governo e le autorità competenti hanno recentemente manifestato le loro differenti opinioni in ordine alla controversa normativa.

Con parere pubblicato nel bollettino n. 8 del 12 marzo 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ricorrendo al nuovo art. 21 *bis* di cui alla legge 287/1990 (introdotto dal decreto legge 201/2011 c.d. "salva Italia"), ha espresso perplessità in merito all'impianto normativo posto alla base dei c.d. costi minimi, così esercitando il proprio potere di orientamento sugli atti amministrativi determinanti distorsioni della concorrenza.

L'Antitrust, facendo seguito ad alcune passate segnalazioni relative alle determinazioni adottate dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto ⁽¹⁾, ha avuto modo, con il parere in oggetto, di ribadire la propria opposizione ai c.d. costi minimi di sicurezza.

Secondo l'Antitrust, infatti, le determinazioni dell'Osservatorio che fissano i costi minimi risulterebbero in contrasto con i principi e le disposizioni di tutela della concorrenza e del mercato in quanto «*dispongono un'artificiosa fissazione dei prezzi minimi per le attività di autotrasporto che, senza offrire alcuna fondata parametrizzazione a istanze di sicurezza proprie della circolazione stradale, corrispondono di fatto all'introduzione di tariffe obbligatorie sull'intero territorio nazionale, con significativi effetti anche rispetto al commercio tra Stati membri dell'Unione Europea*».

(1) Provv. AS723 - *Disposizioni in materia di autotrasporto*, 15 luglio 2010; provv. AS885 - *Disposizioni in materia di autotrasporto*, 29 novembre 2011; provv. AS901 - *Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza*, 5 gennaio 2012, p.13.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sulla scorta di tali motivazioni, è stata inoltre espressa perplessità sul fatto che i suddetti costi possano concretamente rappresentare «*uno strumento idoneo a garantire standard qualitativi e di sicurezza nella fornitura dei servizi di autotrasporto, limitandosi a irrigidire e sottrarre alla libera contrattazione delle parti una serie significativa di condizioni contrattuali*».

All'esito della propria valutazione l'Autorità Garante della Concorrenza rileva quindi che i c.d. costi minimi di sicurezza sarebbero fondati su una normativa in contrasto con i principi fondamentali della disciplina concorrenziale comunitaria e, in quanto tale, disapplicabile.

Per dare concretezza a tale necessaria disapplicazione l'Authority conclude invitando le amministrazioni competenti «*a porre in essere le misure ritenute più opportune e adeguate a ripristinare corrette dinamiche concorrenziali*», in sintesi, quindi, a modificare la normativa.

A tale ultimo riguardo l'Antitrust segnala inoltre che, ai sensi del nuovo articolo 21 *bis*, comma 2 della legge 287/90, le amministrazioni alle quali la segnalazione è inviata (in particolare il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) hanno 60 giorni di tempo per comunicare all'Antitrust le misure correttive adottate; in caso contrario la stessa Authority potrà presentare ricorso innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale entro i 30 giorni successivi.

Le reazioni a tale parere sono state forti e contrastanti. Se da una parte, infatti, la committenza ha accolto entusiasticamente l'intervento dell'Antitrust, riconoscendo nel provvedimento molte delle proprie idee, dall'altra le associazioni degli autotrasportatori hanno contestato il fatto che la segnalazione n. AS913 possa avere un'efficacia abrogativa delle leggi che istituiscono i costi di esercizio e di sicurezza.

La compagine vettoriale ritiene, infatti, che l'Autorità non abbia legittimazione ad annullare i provvedimenti amministrativi che hanno dato esecuzione all'art. 83 *bis* della legge 133/08, in quanto tale potere spetterebbe unicamente al giudice amministrativo.

Considerati i diversi e troppi interessi sottesi alla vicenda, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno replicare prontamente alle contestazioni sollevate dall'Antitrust in ordine alla presunta violazione delle regole di concorrenza.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Con lettera del Capo di Gabinetto indirizzata all'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza, il Governo ha rilevato, preliminarmente, come il proprio intervento nel settore sia stato determinato dall'esigenza di tutela di un interesse pubblico volto a correggere le anomalie del mercato dell'autotrasporto. La crisi economica, l'aumento del prezzo del gasolio, il forte calo della domanda e la crisi nei mercati finanziari sono stati tutti fattori che hanno inciso drasticamente sulla debolezza strutturale dello specifico settore del trasporto merci.

Il Governo, replicando poi alle contestazioni circa la contrarietà della normativa in questione ai principi fondamentali della disciplina concorrenziale, ha in primo luogo ribadito che la riforma di cui all'art. 83 *bis* della legge 133/2008 è intervenuta con l'obiettivo primario di garantire il rispetto della sicurezza. Riconosciuta l'importanza e la centralità del principio del libero mercato, il Governo spiega poi di aver agito in modo da evitare che la liberalizzazione e l'apertura alla concorrenza si riflettessero negativamente sulla sicurezza stradale e sociale.

Il Ministero nella replica in esame, implicitamente richiamando principi di sovranità parlamentare, ha poi evidenziato come la legge 148/2011 (che con l'art. 7 *bis*, ha novellato l'art. 83 *bis*) avrebbe potuto essere la giusta occasione per modificare la normativa qualora la stessa fosse stata ritenuta illegittima o anticoncorrenziale dal Parlamento ma, a conferma della legalità dell'impianto normativo, nessuna azione in tale senso è stata intrapresa.




Il Capo di Gabinetto del Ministero coglie infine l'occasione per replicare alle numerose polemiche riferite ad un presunto ritorno alle tariffe minime obbligatorie per il trasporto. Specifica, a tale proposito, che mentre l'espressione "*prezzo*" ha una chiara valenza economica, essendo in esso intrinseco un margine di profitto, tale aspetto esula invece dal concetto di "*costo minimo*" che indica semplicemente un "*limite minimo al di sotto del quale il corrispettivo non può scendere*".

L'auspicio conclusivo del Governo è che la propria risposta sia sufficientemente esaustiva per l'Autorità, tanto da indurla a riesaminare l'intera questione.

Nonostante ciò, per comprendere quelle che saranno le sorti della normativa oggetto di contestazione, si dovrà attendere la decisione del TAR Lazio innanzi al quale la committenza ha presentato alcuni ricorsi contro la legittimità dei suddetti costi.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

AGENDA

-  Nautica da diporto: profili contrattuali e assicurativi
15 maggio 2012
ANIA, Milano
-  IUAI - AGM
3 - 7 giugno 2011
Montreux
-  Seminario sulla mediazione trasporti
7 giugno 2012
ANIA, Milano



COMITATO DIRETTIVO

Andrea dalle Vedove
David Gasson
Sean Gates
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Alessandro Morelli
Claudio Perrella
Massimo Nicola Spadoni
Fritz Stabinger

HANNO COLLABORATO

Adeliana Carpineta
Isabella Colucci
Vincenzo Scaglione

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 Vita e Danni non auto
Responsabile Trasporti e Aeronautica