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 2011 - N. 2

Marine

Focus sul Convegno di Milano del 31 marzo 2011: l'assicurazione trasporti e le sfide del nuovo decennio 2
di Cristina Castellini

La "due giorni" di Napoli per gli Spring Meeting dello IUMI 6
di Massimo Nicola Spadoni

Aviation

The Unlawful Interference Convention of 2009: the claims handling issue 12
by David Gasson

Il ritardo nel trasporto aereo: la disciplina normativa, la più recente evoluzione giurisprudenziale e le possibili ripercussioni in ambito assicurativo 15
di Pietro Nisi

The importance of insurances in air transport 20
by Nick Hughes

Transport

Il vettore che perde il carico è esposto alla azione surrogatoria della compagnia assicuratrice che abbia già indennizzato il destinatario della merce 23
di Luca Camaggi

Il danno da fermo tecnico 26
di Isabella Colucci

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

FOCUS SUL CONVEGNO DI MILANO DEL 31 MARZO 2011: L'ASSICURAZIONE TRASPORTI E LE SFIDE DEL NUOVO DECENNIO

La situazione internazionale di apertura di questo nuovo decennio ha visto da una parte una significativa ripresa degli scambi mondiali, alimentata dalla crescita sostenuta dell'Estremo Oriente, dall'altra un aumento delle tensioni sociali e politiche nell'area del Mediterraneo nord africano, sconvolgimenti climatici nel Far East, nonché nuovi casi di pirateria che confermano l'attualità e la gravità del fenomeno.

Il seminario organizzato da ANIA ha voluto rappresentare un momento di analisi e di approfondimento di alcune delle problematiche più attuali, con il coinvolgimento di esponenti del mondo assicurativo e legale ed un confronto tra diverse esperienze e tradizioni giuridiche.

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.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Considerando i settore interessati - di nicchia quello *marine* e di "nicchia nella nicchia" quello *aviation* – il Seminario si è aperto sotto i migliori auspici con la partecipazione (giocoforza limitata dalla capacità della sala) di oltre 140 persone, in rappresentanza del mondo assicurativo, legale, della logistica e dei servizi annessi al trasporto e un *panel* di speakers selezionati dal top del settore assicurativo e legale italiano e internazionale.

Il convegno è stata anche l'occasione per il lancio in pubblico della rivista che - grazie ad un accordo con Ship2Shore, il magazine settimanale on-line di shipping, porti, trasporti e logistica diretto da Angelo Scorza - verrà veicolata ad un parco utenti molto ampio.

Massimo Spadoni, responsabile del comparto merci di Siat e Coordinatore del Gdl Trasporti associativo, ha introdotto i temi della conferenza e messo in luce criticità e prospettive del settore che di riflesso vive le gravi conseguenze politiche, sociali ed economiche che il mondo in questo momento sta attraversando.

Alessandro Morelli, Direttore aggiunto di Axa CS e Chairman del Loss Prevention Committee IUMI, con una interessante relazione dal taglio pratico ha spaziato

- dagli effetti del terremoto e maremoto in Giappone sul settore marine ove si stimano danni da 1 a 3 miliardi di dollari, il 10% dei quali dovuti a perdite totali e agli effetti di tali eventi sulle garanzie corpi. Non sono invece ancora disponibili i dati relativi al comparto merci
- alla "questione libica" ove il rischio di sequestro delle navi - cui le recenti risoluzioni ONU non proibiscono di fatto gli approdi sulle coste libiche - cresce considerevolmente considerata la volontà dei ribelli al regime di impedire l'export del petrolio
- agli effetti delle frequenti dichiarazioni erronee o fraudolente circa contenuto e peso dei containers e dei trasporti di minerali alla rinfusa soggetti a liquefazione dai quali, se il limite di umidità supera una data soglia, possono derivare perdita di stabilità e conseguente capovolgimento della nave.

Claudio Perrella, senior partner dello studio legale AS&T e IUMI Professional Partner per l'Italia, ha illustrato le principali novità introdotte con gli Inconterms 2010 che sostituiscono quelli del 2000 (ndr l'argomento era già stato anticipato nel precedente numero della rivista).

Andrea dalle Vedove, Responsabile della Funzione Trasporti ed Aviazione dell'Area Corporate di Generali e Coordinatore del GDL Aviation in seno ad ANIA, ha commentato le principali tendenze del trasporto aereo che hanno visto nel 2010 una forte ripresa del traffico cargo dedicato e risultati contrastanti in termini di sicurezza, con previsioni di crescita positive nel medio periodo ma, d'altro canto, con un andamento negativo nel settore assicurativo che continua ad essere caratterizzato da un eccesso di capacità.

La chiusura della sessione del mattino è spettata a Neil Smith, Head of Underwriting Lloyd's Market Association, che ha descritto le sfide che attendono il settore assicurativo di fronte alla emergenza della pirateria, la cui recente escalation è diventata una seria minaccia per gli armatori e per il mercato delle assicurazioni marittime.

La seconda parte del seminario è stata connotata da un taglio più marcatamente giuridico.

Jan Dreyer, Senior partner dello Studio Dabelstein & Passeh di Amburgo e IUMI Professional Partner per il mercato tedesco, ha focalizzato il suo intervento su alcune recenti pronunce giudiziarie che hanno inciso sul diritto dei trasporti tedesco.

Carina Vollebregt, responsabile dell' "Italian desk" presso lo studio Van Traa di Rotterdam ha spiegato come, pur in presenza di un regime convenzionale uniforme, quale quello della CMR, i vettori (e ancor più le loro compagnie di assicurazione) preferiscano far intervenire un legale olandese in caso di danno verificatosi durante il transito internazionale, laddove invece gli spedizionieri, in termini esattamente speculari, preferiscano intentare una procedura civile in Italia quando il carico sia andato perduto o danneggiato.

Infine Adrian Marsh, partner dello studio legale Hill Dickinson LLP di Manchester, a capo del Cargo, Trade and Logistic Team per il Regno Unito, ha considerato due recenti case - law nel diritto inglese:

- il caso "The Cendor MOPU " del 2011 (GlobalProcess Systems Inc & Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad) dove la Suprema Corte ha considerato i concetti di "inherent vice" e di "perils of the sea" in base alle ICC(A) del 1982 e al Marine Insurance Act del 1906
- il caso "Green Island" del 2010 (Geofizika DD v MMB International Ltd v. Greenshields Cowie & Co Ltd) in cui la Corte è stata chiamata a giudicare le obbligazioni del venditore CIP e il ruolo e le obbligazioni dello spedizioniere.

Per una analisi dettagliata dei temi affrontati durante il convegno si rimanda al sito dell'ANIA dove gli atti sono stati pubblicati.

The Conference records are on-line on ANIA's web site at the following link http://www.ania.it/ALTRI_RAMI_DANNI/Attivitx_in_corso.html

Dal canto mio non posso che ringraziare di cuore i relatori per la loro cortesia e disponibilità e per aver fortemente contribuito, con i loro qualificati interventi , al successo lusinghiero che abbiamo registrato.

For my part, I can only thank the speakers for their kindness and availability and for having greatly contributed, with their skilled assistance, to the gratifying success we recorded.

Cristina Castellini

LA "DUE GIORNI" DI NAPOLI PER GLI SPRING MEETING DELLO IUMI

E' stato il turno dell'Italia e quindi è spettato ad ANIA organizzare quest'anno l'importante evento dello Spring Meeting, l'appuntamento che riunisce il Board e le Commissioni Tecniche dello IUMI per preparare i lavori della conferenza annuale che si terrà come tradizione in settembre (quest'anno a Parigi, dal 18 al 21).

Lo IUMI – International Union of Marine Insurance – consta attualmente di 55 Associazioni Nazionali di tutto il mondo. Rappresenta un "forum" privilegiato ed essenziale di discussione e di confronto su temi di interesse comune. E' imprescindibile punto di riferimento nel mondo dell'assicurazione *marine*, per l'industria dello shipping in genere, per le organizzazioni internazionali "satelliti" e per i media.

La conferenza annuale di settembre rappresenta l'appuntamento principe per gli Assicuratori *marine*; la media di addetti ai lavori presenti al congresso settembrino si aggira solitamente tra i 400 e 500 partecipanti provenienti da tutti i continenti.

Ma non ci sarebbe conferenza senza la propedeutica attività in seno agli Spring Meeting, momento nel quale i Comitati Tecnici, vero è proprio motore dello IUMI, individuano e sviluppano le tematiche e le attività da svolgere all'Assemblea generale.

Oltre all'Executive Committee e al Nominating Committtee, sono sette i comitati Tecnici, suddivisi per settore di competenza:

- Cargo
- Loss Prevention
- Offshore Energy
- Facts and Figures
- Legal and Liability
- IFY (Inland Hull, Fishing Vessels and Yachting)
- Ocean Hull.

Rappresentanti del mercato italiano sono presenti in ognuno dei Comitati sopra citati ad eccezione di quello Offshore Energy.

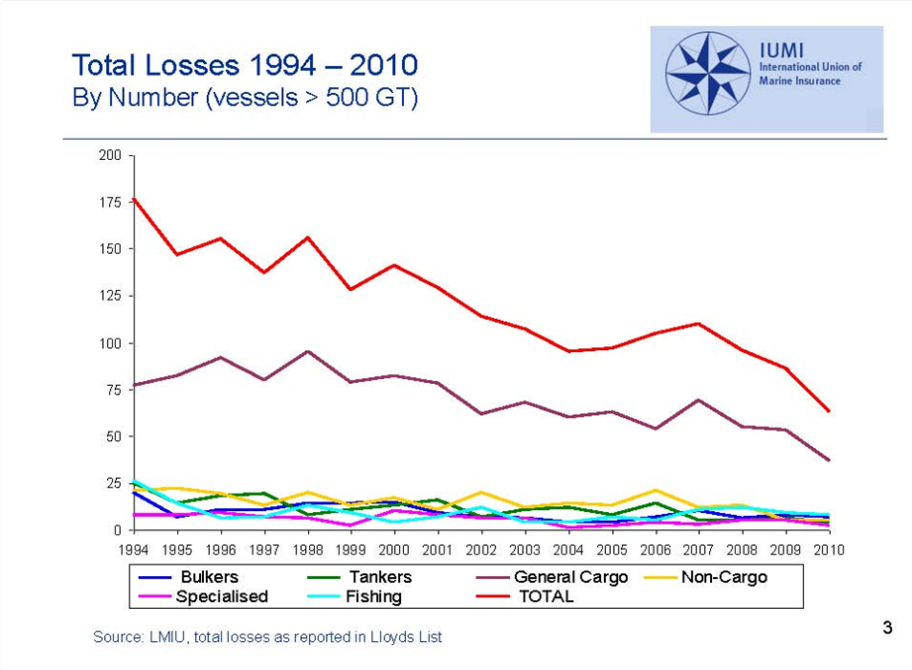
I 120 delegati, durante i lavori a Napoli, hanno dunque identificato gli argomenti che saranno presentati alla conferenza di Parigi, il cui tema generale sarà "Marine Insurance – The evolution of Risk, Safety and Security".

Tra gli obiettivi dell'appuntamento parigino: inevitabile un approfondito worshop sulla pirateria, oltre ad interventi sulle norme e misure di sicurezza per fishing vessels, una panoramica sul Golfo del Messico in ambito Offshore Energy, tematiche di loss prevention quali, ad esempio, il trasporto di nickel e di ferro e la sicurezza sulle navi passeggeri, in aggiunta alle tradizionali proiezioni di dati e statistiche fondamentali per capire in quale direzione e come il mercato *marine* si stia muovendo.

A tal proposito, IUMI ha già reso disponibili le prime interessanti cifre ed analisi al 31 dicembre 2010.

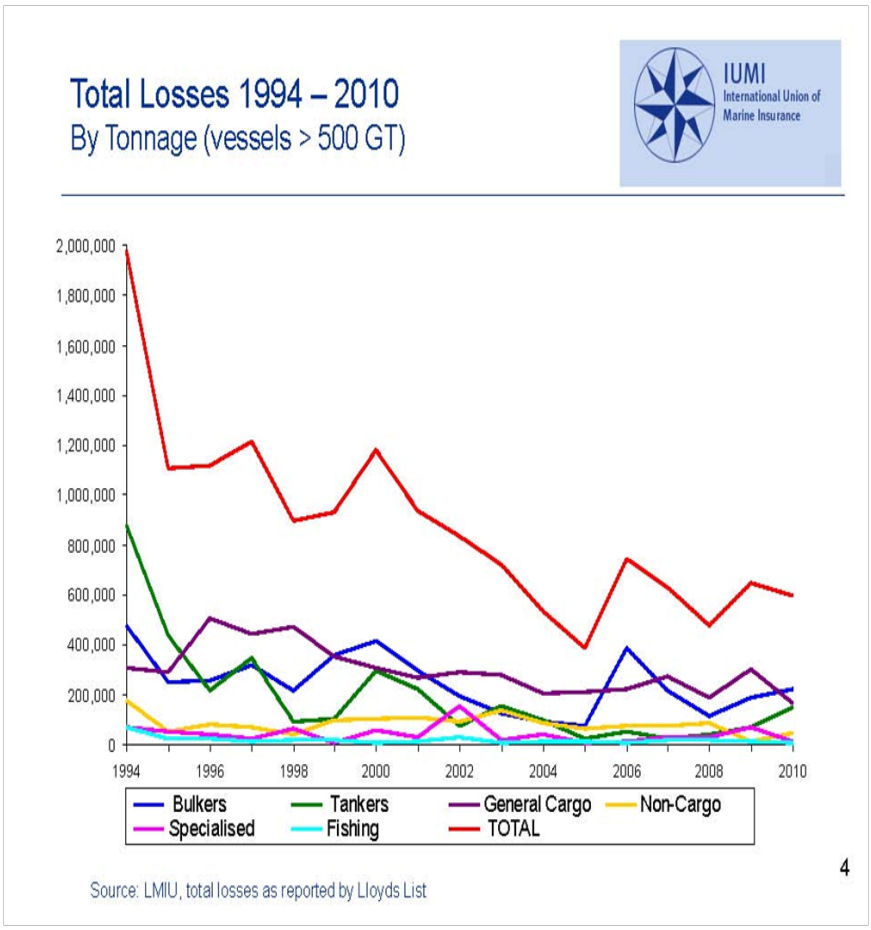
TOTAL LOSSES

Dalle stesse si evince, in particolare, che il numero delle total loss riportate nel 2010, ad oggi, sono 63 e tenendo in considerazione il naturale

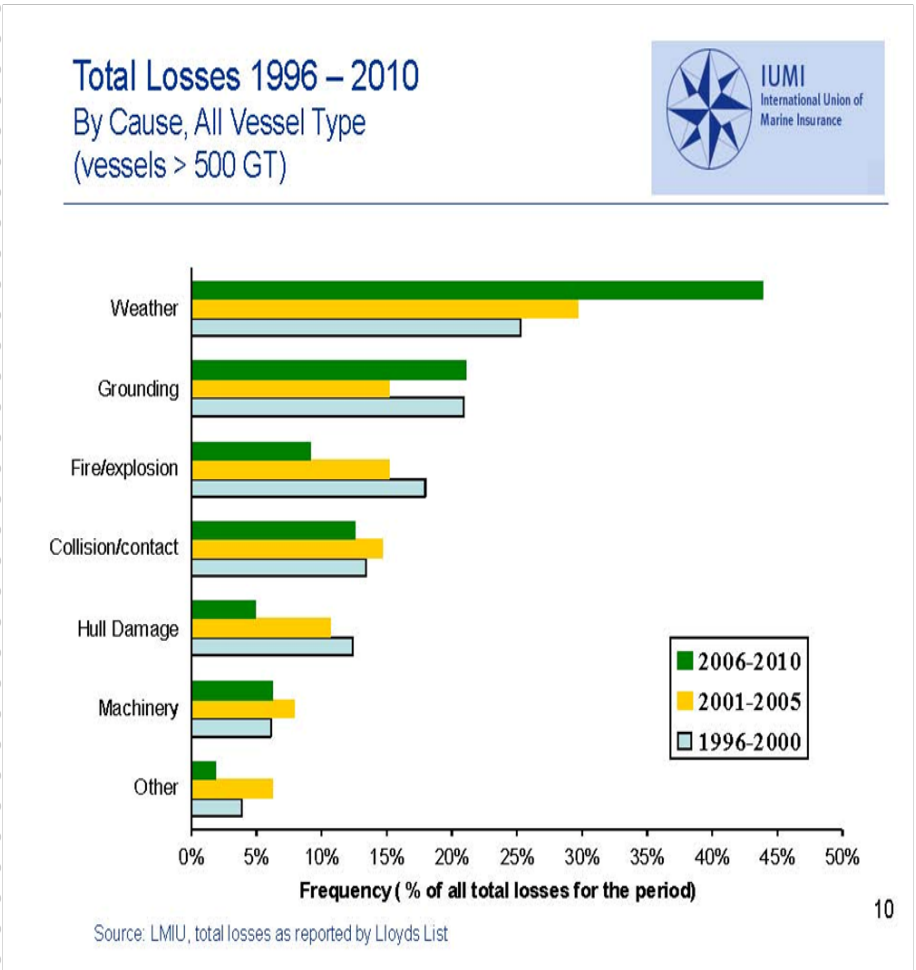


deterioramento di tali dati, il trend dovrebbe essere in linea con quanto denunciato esattamente un anno fa per il precedente periodo.

Un peggioramento analogo si è registrato in termini di tonnellaggio, sia per il 2008 che per il 2009. In particolare il 2009 ha registrato un aggravamento di quasi il 40% con una perdita pari a circa 645.000 di tonnellate di stazza lorda. Inoltre in questa fase iniziale di sviluppo, per il 2010 è già stata segnalata una perdita di quasi 600.000 tonnellate di stazza lorda.



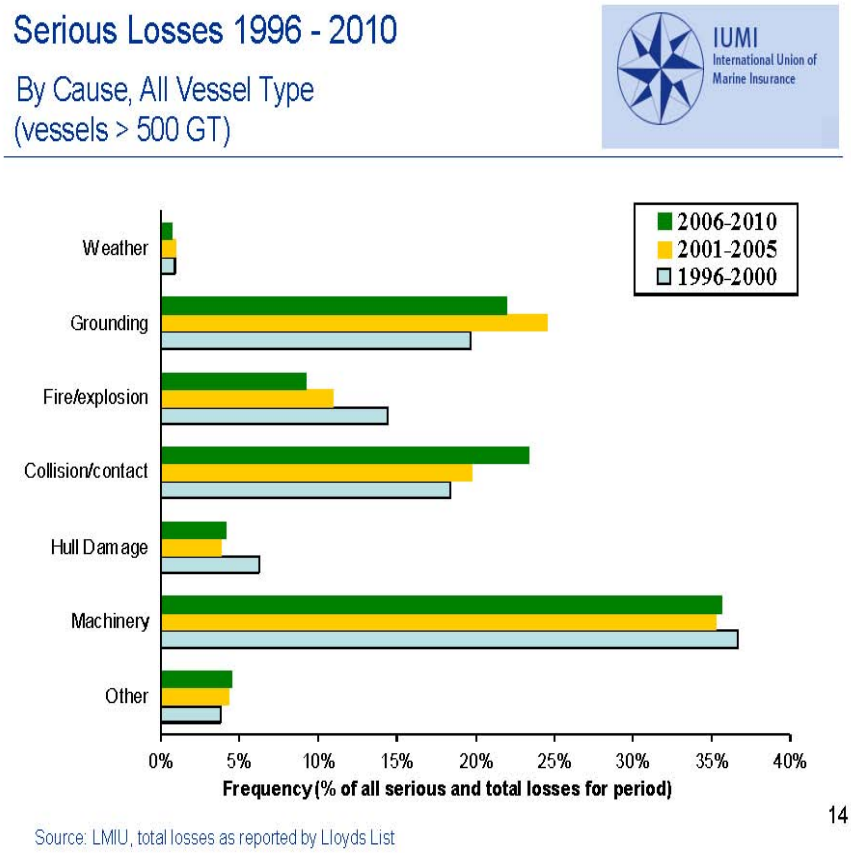
Le cause principali delle *total losses* continuano ad essere i cattivi tempi con una incidenza del 43,9% per il periodo 2006-2010.



MAJOR LOSSES

Se si guarda invece ai *major claims,* che nel 2010 ad oggi sono stati 623, la causa primaria è rappresentata dai danni in macchina che hanno fatto registrare nel corso degli ultimi 5 anni un'incidenza del 35,7% sulla globalità dei sinistri.

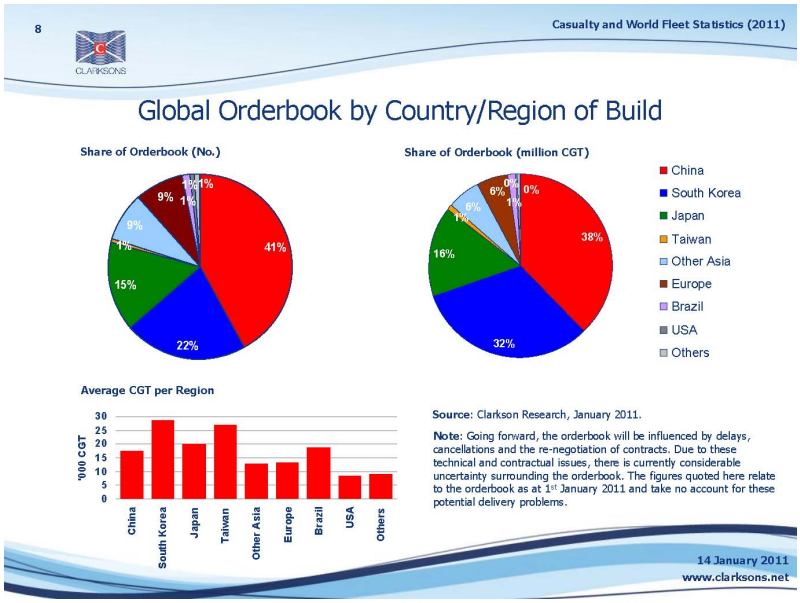
Da segnalare inoltre che il 50% degli incidenti più gravi ha riguardato le navi di età superiore ai 20 anni.



LA FLOTTA MONDIALE

La flotta mondiale ha continuato a crescere: nel corso del 2010; sono state 625 le nuove navi tanker consegnate (anche se si tratta di un numero ridotto rispetto al 2009) mentre le nuovi navi portarinfuse sono cresciute sia in termini numerici che di tonnellaggio. Le consegne hanno raggiunto un livello record con 957 nuove navi che si sono aggiunte nel corso del 2010; si tratta della cifra più alta in un decennio e con un incremento del 74% rispetto al 2009. New Building completate anche come portacontainer e *multipurpose*.

La Cina continua ad avere il primato di ordini sia come numero di navi, sia come tonnellaggio.



Nel corso della riunione generale, il sottoscritto ha delineato il quadro dell'industria dello shipping in Italia e del mercato assicurativo trasporti italiano, evidenziando l'importanza dello stesso in ambito internazionale (5° mercato Corpi e 7° mercato Merci nel rank IUMI).

A seguire l'intervento di particolare interesse dell'avvocato Claudio Perrella (IUMI Professional Partner) che ha evidenziato come, pur in presenza di difficoltà normative (legislazioni diverse, clausolari e capitolati internazionali di polizze che si intersecano a dubbi interpretativi e difetti di traduzione, esegesi contrastanti da parte di tribunali e giudici), condizioni di assicurazione, leggi e giurisdizioni possano convivere.

Al termine dei lavori, i complimenti da parte del direttivo IUMI e degli addetti ai lavori ad ANIA, sia per l'aspetto tecnico, sia per l'ottima organizzazione dell'evento nella splendida cornice di Napoli, scelta premeditata per la sua tradizione armatoriale e marittima, in piena sintonia con lo spirito e l'essenza dello IUMI.

Massimo Nicola Spadoni
Capo delegazione Italiana allo IUMI

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

THE UNLAWFUL INTERFERENCE CONVENTION OF 2009: THE CLAIMS HANDLING ISSUE

THE UIC IN BRIEF

The Unlawful Interference Convention (UIC), done in Montreal on the 2nd of May 2009, provides compensation for damage to third parties resulting from acts of unlawful interference involving aircraft.

Where the UIC applies, it provides the sole remedy for compensation, with the liability being channelled through the aircraft operator. Aircraft operators are strictly liable (regardless of fault) under the UIC, but that liability is capped according to aircraft Maximum Take Off Mass, with the heaviest aircraft capped at SDR 700,000,000. Carriers are mandated to obtain insurance cover in the amount of their liability.

The layer of compensation above the operator's liability limit is the UIC International Civil Aviation Compensation Fund (the Fund) which is itself funded by a levy per international departure on passengers and freight forwarders (the levy will not be collected more than once on a journey, regardless of the number of stops). Note that a State may opt-in to have the UIC apply also to internal (i.e. non-international) flights within its territory.

The limit of compensation per incident under the Fund is USD 3bn. Beyond the combined sum of insurance and the Fund it is assumed that the 'solidarity of States' will persuade Governments to provide additional financial assistance.

The UIC will come into force only when it has been ratified by 35 States. ICAO staff currently estimate that it could be six years before sufficient ratifications have been collected. However, it is possible that a number of States could decide to adopt the principles of the MoU ahead of that, thus bringing them into being for those States ahead of the UIC itself (this happened with the General Agreement on Tariffs and Trade). There is a popular misconception that the UIC itself is still in draft. It most emphatically is not: the wording is fixed and non-negotiable and will remain unchanged if and when it comes into force.

THE PREPARATORY COMMISSION

What is still open to some negotiation are the detailed rules for operation of the Fund, which cover such items as staff regulations, collection of contributions, investment policy, and the compensation guide. The Preparatory Commission is drafting these now and is on target to have them completed by July 2011.

One particularly challenging aspect of the work of the Preparatory Commission is determining how claims against the Fund will be handled. It is seen as impractical and uneconomic for the Fund to employ its own claims handling staff given the likely incidence of acts of unlawful interference, and the International Union of Aerospace Insurers (IUAI – a member of the Preparatory Commission) has proposed a Memorandum of Understanding (MoU) between the Fund and those IUAI Members who are lead insurers, to address claims handling.

The current draft of the MoU was developed following a debate at the IUAI's Manchester AGM in 2010, as amended by subsequent discussions between certain lead insurers, the Legal Adviser, and members of the Union's Legal and Claims Study Group. The draft was well received by the Preparatory Commission at its third meeting in December 2010.

NON-BINDING NATURE

The major difficulty with the MoU for insurers is that they are understandably averse to signing up to obligations that might be difficult to honour in the wake of an act of unlawful interference. Thus the current draft makes it clear from the beginning that it is a statement of intent, rather than a binding agreement, between the Fund and those lead insurers who sign up to the MoU.

PRIMACY OF THE INSURER

The first element addressed is the absolute primacy of the lead insurer in determining and settling claims under the policy. Without that it might be possible for the Fund to attempt to reduce its outlay by challenging the legitimacy or necessity of some payments made under the insurance policy: this could potentially delay the onset of claims paid under the Fund and leave additional costs with the insurer.

PROMOTION OF DIALOGUE

The second element is the promotion of a dialogue – notification, liaison and co-ordination – between the parties, which is very much in the interests of victims as well as the Fund and the insurer. This will promote a smooth transition between claims settled by the insurer and those settled by the Fund.

In addition, given that any act of unlawful interference will inevitably be the subject of intense and sustained global media focus, dialogue will ensure at least a measure of commonality in dealing with the media and, hopefully, a close alignment of the treatment of victims as between the Fund and the insurer.

ASSISTANCE TO THE FUND

The third element is the provision of assistance to the Fund by the lead insurer. This will require discussion and detailed agreement at the time according to the circumstances, and may range from providing advice on request to provision of a comprehensive claims handling team, as may be agreed by the parties. As stated above, it is this aspect of the MoU which drives the non-binding nature of the agreement.

NEXT STEPS

The draft MoU was further discussed at the Preparatory Commission meeting in March this year, where it was agreed to further underline its non-binding nature. Once the new draft is issued, insurers will have the opportunity to consider it again prior to what is expected to be the final meeting of the Commission in June or July this year. Once the Commission's work is done I will provide a further article for this Review.

David Gasson
IUAI - International Union of Aerospace Insurers
Secretary General

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IL RITARDO NEL TRASPORTO AEREO: LA DISCIPLINA NORMATIVA, LA PIÙ RECENTE EVOLUZIONE GIURISPRUDENZIALE E LE POSSIBILI RIPERCUSSIONI IN AMBITO ASSICURATIVO

Il fenomeno del ritardo aereo e le possibili soluzioni normative in grado di tutelare adeguatamente i passeggeri ha da tempo riscosso l'attenzione del legislatore comunitario che, in diverse occasioni e con alterni risultati, è intervenuto in una materia particolarmente complessa e delicata, per la diversità dei soggetti e degli interessi in gioco e per la necessità di evitare eccessivi squilibri di carattere economico e normativo.

I più recenti interventi legislativi hanno determinato una sempre maggiore responsabilizzazione dei vettori sia nel settore della sicurezza dei passeggeri, sia in quello della tutela degli stessi nei confronti di fenomeni che, con il progressivo aumento del traffico aereo, hanno visto una maggiore diffusione, come il negato imbarco, la cancellazione del volo e, per l'appunto, il ritardo prolungato.

Quest'ultimo, in particolare, è un fenomeno che negli ultimi anni è progressivamente cresciuto (come evidenziato dai report costanti di Eurocontrol) ed ha avuto una sempre maggiore incidenza sul sistema complessivo del trasporto aereo, pur presentando dal punto di vista normativo e regolamentare delle peculiarità del tutto singolari: non esiste infatti una definizione universalmente riconosciuta del fenomeno in quanto non esiste una normativa comunitaria o internazionale uniforme che imponga al vettore l'obbligo di rispettare i tempi indicati per l'esecuzione della prestazione. Per converso, è del tutto evidente che dall'esistenza di una disciplina generale sulla responsabilità del vettore per i casi di ritardo aereo (si veda l'art. 19 della Convenzione di Montreal secondo cui *"Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo"*) non può che desumersi l'obbligo del vettore stesso di eseguire il trasporto affidatogli entro un determinato periodo di tempo, essendo l'elemento temporale un aspetto caratterizzante la prestazione in questione.

Del resto, la *velocità* del trasporto aereo rappresenta un elemento peculiare ed una prerogativa essenziale dello stesso: è proprio la rapidità del trasferimento che il vettore offre ai propri clienti e che questi ultimi, passeggeri o mittenti che siano, acquistano.

Negli anni è tuttavia prevalsa un'interpretazione piuttosto elastica del fenomeno del ritardo e secondo gran parte della dottrina e della giurisprudenza che si sono occupate del tema, la rapidità di un trasporto e l'eventuale ritardo nella sua esecuzione sono verificabili solo tramite la fissazione di un *tempo medio* occorrente a coprire un determinato percorso.

Di conseguenza, si potrà parlare di ritardo come ipotesi di responsabilità del vettore solo quando tale tempo medio, indicato negli orari, sia stato superato in maniera considerevole, concedendo ai vettori stessi un margine di tolleranza forfetario ed esente da responsabilità, calcolato sulla base degli orari indicati (*"scheduled time"*).

Dal punto di vista strettamente regolamentare, il 17 febbraio 2005, al termine di un iter normativo particolarmente complesso, è entrato in vigore il reg. (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e di assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato e che abroga la precedente regolamentazione del settore, rappresentata dal reg. (CEE) n. 295/1991.

Il legislatore comunitario non ha previsto una regolamentazione generale per le ipotesi di ritardo, ma si è limitato a stabilire degli standard minimi di assistenza a carico del vettore e riconducibili ad ipotesi specifiche di *"ritardo prolungato"*, identificato con una espressa combinazione tra il fattore temporale (nella specie, il ritardo rispetto all'orario di partenza previsto) e quello relativo alla lunghezza della tratta del volo.

Per il regolamento in esame, quindi, solo il ritardo identificato dai parametri di cui all'articolo 3 risulta avere conseguenze sul piano della tutela offerta all'utenza, nulla specificando il legislatore in merito ai ritardi che non rientrano nelle soglie indicate, come il caso dei ritardi di breve entità.

Il legislatore comunitario, tuttavia, non ha previsto per il ritardo prolungato alcuna applicazione dell'istituto della compensazione pecuniaria, particolarmente rilevante nell'ottica di una più rapida ed efficace tutela dell'utenza.

Il diritto ad ottenere tale compensazione, infatti, scatta immediatamente solo per il passeggero che abbia subito un negato imbarco o la cancellazione del volo, cui spetta una somma di denaro a titolo di indennizzo forfetario che oscilla tra 250 e 600 Euro.

Nelle intenzioni del legislatore, la previsione e soprattutto l'entità della compensazione pecuniaria, avrebbero dovuto scoraggiare il ricorso alle pratiche dell'*overbooking* e della cancellazione del volo, pur nella consapevolezza di quanto difficile sarebbe stato eliminare del tutto la loro ricorrenza.

La scelta del legislatore di non estendere l'istituto in questione all'ipotesi del ritardo, non è sicuramente casuale e risponde a ragioni precise che andrebbero opportunamente analizzate. È stato da più parti rilevato che l'eventuale introduzione di un indennizzo forfetario per le ipotesi di ritardo aereo, avrebbe determinato (in considerazione della particolare frequenza del fenomeno) una eccessiva penalizzazione delle compagnie aeree, con il rischio di una forte crisi di tutto il comparto aeronautico che avrebbe finito inevitabilmente con il ripercuotersi sull'intera economia globale.

La maggiore considerazione degli interessi economici dei vettori è emersa anche in considerazione del fatto che i frequenti ritardi che caratterizzano il sistema del trasporto aereo non sempre possono essere imputati alla condotta del vettore ma possono spesso attribuirsi alle attività di soggetti diversi.

È parso conseguentemente eccessivo far ricadere sulle compagnie aeree le immediate conseguenze economiche (come l'eventuale indennizzo forfetario) di un fenomeno complesso che può avere cause eterogenee.

Il graduale superamento, negli anni più recenti, della critica situazione economica che ha caratterizzato il mondo del trasporto aereo in seguito ai fatti dell'11 settembre 2001, ha successivamente favorito l'evolversi di una giurisprudenza più rigida nei confronti della posizione vettoriale e più propensa ad accordare una efficace tutela ai passeggeri nei ritardi di maggiore consistenza.

Da questo punto di vista, a colmare le lacune insite nella regolamentazione comunitaria sopra citata è recentemente intervenuta un'importante pronuncia della Corte di Giustizia del 19 novembre 2009 che ha fornito una nuova - e per certi aspetti rivoluzionaria - interpretazione del regolamento 261 del 2004.

La Corte si è *in primis* soffermata su alcune questioni preliminari, evidenziando la differenza che intercorre – almeno nelle definizioni normative - tra "cancellazione" e "ritardo" del volo.

Si tratta, infatti, di ipotesi distinte in quanto il ritardo è individuato (dall'art. 6) unicamente nella divergenza tra l'orario di partenza previsto e quello effettivo, ferma restando l'identità del programma di volo originariamente stabilito e, come tale, differisce dalla cancellazione del volo (di cui all'art. 2) che consiste invece nella mancata effettuazione del volo originariamente previsto.

Tuttavia - e questo è il punto indubbiamente più rilevante - nonostante l'argomento letterale in sé, il diritto alla compensazione pecuniaria espressamente previsto per i casi di cancellazione del volo deve ritenersi riconosciuto anche per i casi più consistenti di ritardo prolungato.

Ad avviso della Corte, nell'interpretazione di una norma di diritto comunitario, si deve necessariamente tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del contesto normativo in cui è inserita e degli scopi perseguiti dal complesso normativo di cui la singola regola fa parte.

Tra gli obiettivi perseguiti dal regolamento citato, rientra anche quello di rimediare ai danni subiti dai passeggeri e conseguenti alla perdita di tempo dovuta ad un viaggio di durata maggiore rispetto a quanto originariamente stabilito dal vettore.

La *"perdita di tempo"* nel raggiungere la destinazione finale rappresenta elemento comune tanto all'ipotesi del ritardo, quanto a quella della cancellazione del volo e, sulla base di tale argomentazione, la Corte ha ritenuto risarcibile il danno subito dai passeggeri anche in caso di semplice ritardata effettuazione del volo originariamente previsto, riconoscendo in particolare il diritto alla compensazione pecuniaria a quei passeggeri che siano giunti a destinazione con almeno tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.

Resta comunque salva la possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità dimostrando che il ritardo occorso (così come la cancellazione del volo) sia imputabile a circostanze eccezionali e imprevedibili che – come ha chiarito la sentenza suindicata - devono necessariamente essere estranee al normale esercizio dell'attività della compagnia aerea e quindi fuori dal suo effettivo controllo.

La sentenza appena esaminata e la sostanziale assimilazione tra i passeggeri dei voli ritardati e i passeggeri dei voli cancellati ai fini del riconoscimento della compensazione pecuniaria, può portare - e in parte ha già portato - ad un significativo incremento del numero dei reclami nei

confronti delle compagnie aeree. A questo deve aggiungersi una certa predisposizione della giurisprudenza italiana (in particolare dei Giudici di Pace investiti generalmente di tali reclami) a riconoscere ai passeggeri il risarcimento del danno (anche morale) per gli inadempimenti posti in essere dai vettori aerei.

I risarcimenti corrisposti ai passeggeri dalle compagnie aeree potrebbero assumere un peso ed una rilevanza sempre più consistenti nei bilanci delle stesse compagnie, che hanno risentito (e risentono) della forte concorrenza sviluppatasi nel settore.

Sino ad ora, i vettori aerei hanno tendenzialmente evitato – anche per esigenze di competitività - di munirsi di coperture assicurative *ad hoc* per questo tipo di eventi e va considerato il fatto che le tradizionali forme di copertura RC vettoriale spesso prevedono franchigie più alte degli importi richiesti dai passeggeri e/o escludono espressamente dalla copertura i fenomeni in questione (cancellazione del volo, ritardo, overbooking).

Eventuali coperture assicurative per questo tipo di eventi inevitabilmente comporterebbero premi piuttosto consistenti (considerata la frequenza di tali fenomeni) con il rischio evidente di ripercussioni sul prezzo finale del servizio offerto e conseguente minore competitività della compagnia aerea.

Si tratta, tuttavia, di un mercato assicurativo dai contorni potenzialmente inesplorati, che potrebbe acquisire una propria rilevanza nell'immediato futuro (soprattutto se il numero di reclami proposti dai passeggeri nei confronti dei vettori aerei dovesse continuare a crescere) e sul quale sarà necessario un adeguato confronto tra tutti gli operatori del settore.

Pietro Nisi
Cattedra di Diritto della Navigazione Aerea,
Università di Bologna

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

THE CONTRIBUTION OF INSURANCE

This article argues that, from the start, insurance has played a key role in the solvency, the acquisition of equipment and the development of industry agreements and law. It has thereby been a major facilitator in the growth and development, on an international basis, of the aviation industry. This is, in particular, the case with the aviation insurance markets that underwrite the aviation element of the enterprise and operational risks faced by the industry.

The requirements for good risk management usually depend on the size and complexity of those risks. The effective use of insurance, as one tool, depends on the availability and affordability of insurance products. When all the usual cover is not available, as was temporarily the case, in certain respects, after the 9/11 outrages, the industry is threatened with being grounded, for want of compliance with risk management, legal and contractual requirements, so closely interwoven into the fabric of operations has the currency of insurance become. In such circumstances, until the markets recover, governments are temporarily and often reluctantly forced to intervene with State backed schemes and entities in order to keep the industry flying.

The risk / reward in aviation is such that even the financially astute and well managed can at times incur huge financial losses. The capital requirements are huge. The regulatory requirements are challenging and the barriers to entry to some markets are or could be huge.

Clearly, therefore, an industry utilising expensive and mobile assets, oft in an international environment, will need support from an accessible and reliable means of underwriting that operates both to enhance the security rating and to help preserve the solvency of the industry. To do so it must provide products that are compatible both with industry regulation and the commercial needs of the industry and to do so in a way, by common terms and practices, that is internationally recognised. The market has indeed developed many common forms, clauses and means of certification that are globally recognised.

The introduction of modern, sometimes large, fuel efficient aircraft and other equipment are key drivers to success.

The introduction in the late 1960's of the first large aircraft (B747) would not have been possible without insurances. Subsequently, the usual business model of leasing the operating assets, especially - but not only - the aircraft, has been made possible by the provision of hull and liability insurance to the lessors and financiers who have no operational control.

The introduction in about 1990 of standard form endorsements on aircraft operators insurances in favour of contract parties has no doubt materially facilitated reductions in costs, that new capital markets promised, in the speed and cost of acquisition of aircraft to new and established operators alike. This has subsequently been enhanced by legal developments and an international register of interests in the equipment. Even with ground facilities it is often forgotten what a huge source of technical expertise exists in the property/casualty insurance markets helping aviation businesses to manage the operational risks associated with complex facilities in terms e.g. of fire protection and of environmental compliance.

The liabilities potentially arising out of aviation operations are such that many industry players would not survive the losses arising out of worst case disaster accident or terrorist scenarios. Even the routine liabilities require the claims handling and legal services that are a key resource of the insurance markets.

The availability and reliability of adequate commercial insurance cover for liability arising out of aircraft accidents was a key factor in the airlines being able in the early 1990's to take the step change in waiving the financial limitations to that liability that had applied from the outset of international civil aviation to protect an infant industry from financial ruin.

The importance of insurance was then embedded by the Montreal Convention of 1999, that , in effect, gave force of law to the earlier industry initiative, by requiring the aircraft operators to insure the liabilities arising under the Convention. Of course there are many other enterprise and operational risks, untouched by such a Convention, but the reality is that the availability of insurance products is also a key means used in the management of those other risks.

The central role placed on insurance does of cause lead to enquiry into the certainty of the risk transfer that it provides.

There is justifiable pressures to make sure that the contract terms are certain. Whilst that is to a large extent the product of contract language it also leads to pressure to examine the scope, according to applicable law, for the insurance contract to be capable of avoidance e.g. in the event that there has been misrepresentation / non disclosure of information material to the risk or similar.

Similarly, in a compulsory class of business, regulators may have a say in preventing complete freedom of contract terms. The want of approval from aviation authorities has, as a practical matter, delayed the introduction of some amendments to the exclusion and reinstatement of aviation war risk insurances.

These are but some examples of the contribution made by insurance to the operation of an industry that is vital to the global economy.

Nick Hughes
Partner, Barlow Lyde & Gilbert LLP

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IL VETTORE CHE PERDE IL CARICO È ESPOSTO ALL'AZIONE SURROGATORIA DELLA COMPAGNIA ASSICURATIVA CHE ABBIA GIÀ INDENNIZZATO IL DESTINATARIO DELLA MERCE

(Cassazione Civile, Sez. III, 24 novembre 2010, n. 23832)

La sentenza in commento risulta di particolare interesse in quanto, oltre a fare il punto sul rapporto esistente tra la perdita del carico da parte del sub vettore e la legittimazione dell'assicuratore indennizzante a pretendere da questi il rimborso di quanto indennizzato al destinatario della merce non recapitata, costituisce l'occasione per gettare uno sguardo d'insieme sulla problematica, tanto cara alle imprese di assicurazione, del diritto di rivalsa.

Nel caso in esame la compagnia assicurativa avendo pagato al compratore, nonché destinatario, una somma per la perdita totale della merce dichiarava di surrogarsi nei diritti dell'assicurato, avanzando così domanda di rimborso nei confronti del vettore per una somma di egual importo a quella già indennizzata.

Venivano, dunque, convenuti in giudizio tanto il vettore quanto il sub vettore che tuttavia, adducendo la carenza di legittimazione attiva in capo alla compagnia a richiedere agli stessi la rifusione di quanto già corrisposto al destinatario, ottenevano in primo grado una sentenza di rigetto della domanda così introdotta.

Instaurato il giudizio di appello da parte dell'assicurazione il sub vettore veniva condannato al pagamento in favore della stessa della somma a suo tempo oggetto di indennizzo.

Sottoposta al vaglio di legittimità la sentenza d'appello veniva confermata dal Supremo Collegio, reggendo così alle censure prospettate dal sub vettore ricorrente.

Più in particolare la Corte di Cassazione ha affermato la piena legittimazione attiva in capo all'impresa di assicurazione ad agire nei confronti del sub vettore, incaricato del trasporto della merce e da questo non consegnata, quando abbia già indennizzato il destinatario finale per la perdita subita.

Tale facoltà spetta, infatti, alla compagnia assicurativa in virtù di quanto espressamente previsto dall'art. 1916 c.c. a mente del quale "*l'assicuratore che ha pagato l'indennità è surrogato, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili.*"

L'applicazione di tale principio nell'ambito dell'assicurazione contro i danni da mancata consegna della merce ha così condotto la Corte di Cassazione ad affermare, nella pronuncia in commento, che *" la surrogazione dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato (*art. 1916 c.c.) *realizza una successione particolare nel credito, trasferendo all'assicuratore stesso tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto in capo al destinatario - assicurato nei confronti del vettore o del subvettore, compresi quelli non ancora esercitati dal predetto destinatario all'atto della surrogazione, con la conseguenza che l'assicuratore è legittimato ad agire in surrogazione contro il vettore, per il risarcimento del danno dovuto a sottrazione del carico" .*

Appare di tutta evidenza come da tale pronuncia discendano, dunque, conseguenze favorevoli per le tante compagnie di assicurazioni che sono di frequente chiamate ad indennizzare il destinatario finale della merce, persa colpevolmente dal vettore incaricato del trasporto.

Il principio che viene, infatti, così affermato, in piena sintonia con il disposto dell'art. 1916 c.c., è che il vettore o il sub vettore, resosi responsabile della mancata consegna della merce, non può sfuggire all'azione intentata dall'assicurazione indennizzante adducendo la carenza di legittimazione attiva della medesima, attesa la completa surrogazione di essa nella sfera giuridica del destinatario.

A quest'ultimo è, infatti, integralmente equiparato l'assicuratore in rivalsa che, tra le prerogative esercitabili nei confronti dei terzi, ben potrà giovarsi di quella, come è chiaro, di pretendere il risarcimento a causa della mancata consegna del carico.

Ratione materiae appare utile sottolineare, inoltre, come il regime delle eccezioni opponibili dal vettore all'assicuratore in surroga non subisca alcuna modificazione per effetto dell'avvenuta sostituzione, non potendo, infatti, essere opposte alla compagnia - che ha proceduto all'indennizzo - altre eccezioni, salvo quelle relative alla nullità del contratto di assicurazione e al pagamento dell'indennizzo in mani sba-

gliate, che non siano quelle originariamente azionabili nei confronti del destinatario (Cass. civ. Sez. III, 27/02/2004, n. 4014).

Tra le eccezioni opponibili, un cenno particolare merita quella di intervenuta prescrizione del diritto di credito azionato in rivalsa dall'assicurazione, evidenziandosi come lo stesso possa essere in effetti pregiudicato dall'eventuale inerzia dell'assicurato nei confronti del vettore responsabile.

A tal proposito si sottolinea che il vettore responsabile potrà giovarsi dell'avvenuto decorso del termine prescrizionale, dovuto all'inerzia del destinatario, solo qualora questo sia interamente maturato prima dell'intervenuta surrogazione da parte dell'assicuratore.

Sul punto il Giudice di legittimità sembra, infatti, concorde nel sostenere che, essendo la surroga atto interruttivo in *re ipsa* del termine prescrizionale, la compagnia assicurativa risulterà pregiudicata dalla condotta inerte dell'assicurato solo quando essa intervenga a prescrizione già completamente maturata del diritto di credito di questi nei confronti del vettore responsabile e non anche quando subentri a prescrizione ancora in corso (Cfr. Cass. civ. Sez. III, 17/05/2007, n. 11457; Cass. Civ. Sez. III, 19 maggio 2004, n. 9469).

Luca Camaggi
Studio Legale AS&T

L DANNO DA FERMO TECNICO (Cassazione Civile, Sez. III, 27 gennaio 2010, n. 1688)

La sentenza in commento affronta la tematica del risarcimento dei danni derivanti da sinistro stradale focalizzando la propria attenzione sul danno da "fermo tecnico" (ovvero sul danno derivante dalla mancata utilizzazione del veicolo in riparazione a seguito di incidente).

Sul punto la giurisprudenza è ormai unanime nel riconoscere il risarcimento per questo tipo di danno; la sentenza in esame offre tuttavia uno spunto ulteriore al fine di riconoscere il diritto all'indennizzo del danno, dato che affronta il delicato tema della prova del danno, delineando i presupposti di tale onere che ricade sul danneggiato.

La Cassazione infatti, nel caso di specie, è intervenuta dopo che il Pretore di Taranto, in primo grado, aveva condannato i convenuti, tra i quali la compagnia assicuratrice, al risarcimento del danno conseguente al sinistro stradale, negando tuttavia al danneggiato sia il danno da "fermo tecnico" sia le anticipazioni dell'Iva in quanto tali richieste erano state ritenute non adeguatamente provate. La pronuncia trovava conferma anche in sede d'appello.

La Suprema Corte nella sua statuizione ribadisce, preliminarmente, il principio generale secondo il quale la funzione del risarcimento del danno da fatto illecito è quella di porre il patrimonio del danneggiato nello stesso stato in cui si sarebbe trovato senza l'evento lesivo e, quindi, trova presupposto e limite nell'effettiva perdita subita da quel patrimonio in conseguenza del fatto stesso, indipendentemente dagli esborsi materialmente effettuati. Sulla base di tale principio riconosce pertanto, in linea generale, il diritto al risarcimento del danno anche per la fattispecie in esame.

Interviene poi con l'elemento di vera novità della sentenza che risiede nel riconoscimento della possibilità di risarcire il danno da fermo tecnico nonostante l'assenza della prova specifica in ordine allo stesso, ovvero anche in mancanza di elementi probatori in relazione all'avvenuta riparazione del veicolo o al suo inutilizzo, conferendo rilievo alla mera circostanza che il danneggiato è stato privato del mezzo per un determinato lasso di tempo.

Sulla base di questo principio la Corte cassa quindi la sentenza impugnata nel punto in cui aveva respinto la domanda di condanna al risarcimento del danno da fermo tecnico.

Per quanto concerne la valutazione del danno, in assenza di una prova circa l'entità del danno subito da parte del proprietario del mezzo, il Giudice sarà tenuto a liquidare lo stesso in via equitativa, sulla base di un proprio prudente apprezzamento delle circostanze presenti, ai sensi dell'art. 1226 c.c.

Siamo pertanto in presenza di una pronuncia che rafforza la tutela del danneggiato andando ad alleggerire l'onere probatorio posto in capo allo stesso e rendendo invece oggettivamente più gravoso per gli assicuratori fornire l'eventuale prova contraria dell'assenza di danni per effetto della mancata utilizzazione; per il danneggiato, infatti, sarà sufficiente dimostrare di essere stato privato della disponibilità del bene per avere diritto al risarcimento del danno da fermo tecnico, indipendentemente dalla prova degli effettivi danni subiti per effetto di tale fermo.

Tale ragionamento è giustificato anche alla luce del fatto che un veicolo, sia o meno effettivamente utilizzato, è comunque fonte di spese - quali premio assicurativo, bollo auto - per il suo proprietario ed è inoltre soggetto ad un naturale deprezzamento del valore.

Una simile presa di posizione della Cassazione, qualora dovesse trovare conferma nella giurisprudenza di merito, potrebbe addirittura condurre al paradossale risvolto di un aumento dei premi assicurativi sulla base dei nuovi parametri di rischio identificati da questa pronuncia.

Da ultimo, è interessante segnalare che la Corte, sempre in considerazione al principio generale sopra richiamato e alla luce del fatto che il risarcimento si estende anche agli oneri accessori e consequenziali al danno, riconosce al danneggiato anche il diritto al rimborso o alla detrazione dell'IVA sulla riparazione (negata invece in primo e in secondo grado), anche nel caso in cui questa non sia stata ancora effettuata.

Isabella Colucci
Studio Legale AS&T, Bologna

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

AGENDA

- Convegno SITA – Università di Bologna “Trasformare per crescere: nuove strategie per il futuro del traffico aereo”
  12 maggio 2011
  Roma - Palazzo Rospigliosi

- IUAI Annual General Meeting
  5-9 giugno 2011
  San Pietroburgo

- IUMI Annual Conference
  18-21 settembre 2011
  Parigi

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

Luca Camaggi
Isabella Colucci
Nick Hughes
Pietro Nisi

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