

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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



SOMMARIO

aprile 2015 - N. 2 anno V

Marine

- | | |
|---|---|
| La IACS (International Association of Classification Societies) - Ultimi aggiornamenti
di <i>Paolo Lovatti</i> | 3 |
| L'importanza del contraddittorio nell'accertamento dei danni alle merci alla luce della giurisprudenza in materia
di <i>Alberta Frondoni</i> | 8 |

Aviation

- | | |
|--|----|
| Il disastro aereo del volo Germanwings 9525
di <i>Stefano Guazzone</i> | 18 |
| PNR (Passenger Name Record) - UE: riflessioni sul panorama legislativo alla luce dell'attuale situazione internazionale
di <i>Doriano Ricciutelli</i> | 23 |

Transport

- | | |
|---|----|
| Le novità introdotte alla disciplina del trasporto merci su strada con la legge di stabilità 2015: profili assicurativi
di <i>Claudio Perrella</i> | 30 |
|---|----|



aprile 2015 - numero 2 p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



La tragedia del volo Germanwings mai arrivato a Dusseldorf. RIP

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.



L A IACS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES) - ULTIMI AGGIORNAMENTI

Paolo Lovatti
Executive Consultant Marine Global
Nationale Suisse



La IACS – International Association of Classification Societies Ltd. – come noto è l'associazione che raccoglie i 13 più importanti ed affidabili Registri di Classificazione.

La classificazione delle navi è un sistema che intende promuovere l'incolumità delle vite in mare, la salvezza delle navi e la protezione dell'ambiente, principalmente attraverso la predisposizione e le verifiche di conformità rispetto a standard tecnici ed ingegneristici prestabiliti, relativi alla progettazione, costruzione e ai successivi cicli di manutenzione e intervento su navi, unità offshore e altre eventuali costruzioni marittime.

Oltre il 90% del tonnellaggio mondiale delle navi è attualmente monitorato da uno dei Registri associati. La *Institute Classification Clause*, applicata internazionalmente dal mercato assicurativo per il controllo delle navi su cui dovranno essere garantite le merci per il loro trasporto via mare, fa un preciso richiamo alla necessità che la nave utilizzata risulti classificata IACS.

In caso contrario la copertura assicurativa potrebbe non essere operante, secondo quanto specificatamente previsto dalla clausola a cui si rimanda. Vi è pertanto una stretta sintonia tra IACS e assicuratori, i quali negli ultimi anni hanno portato avanti le proprie sollecitazioni e proposte attraverso lo IUMI.



In occasione dell'ultimo incontro del *Council* della IACS, tenuto a Londra lo scorso mese di dicembre, a conclusione della sessione tecnica hanno partecipato anche diversi fiduciari di associazioni o società di emanazione marittima con interessi nel campo *marine*, con lo scopo di portare avanti uno scambio più proficuo in tema di informazione e di sicurezza del settore *marine*.

L'agenda dell'incontro si è focalizzata sui seguenti punti principali:

1. *Common Structural Rules for Double Hull Oil Tankers (CSR-OT)* e *Common Structural Rules for Bulk Carriers (CSR-BC)*. Le Regole iniziali erano state implementate e adottate nel dicembre 2005. Ora, a distanza di 10 anni, dopo un lungo lavoro di armonizzazione dettato anche dall'esperienza pratica, le stesse sono state presentate al mercato *marine* ed entreranno in vigore il prossimo 1° luglio 2015;

2. *Container Ship Safety*. Il gruppo di esperti della IACS, specializzato nell'analisi delle problematiche connesse con la sicurezza strutturale delle navi portacontainer, a seguito degli avvenimenti legati alla ss "MOL Comfort" ha prodotto uno studio sulle problematiche emerse dal sinistro. La "MOL Comfort" era una post-Panamax costruita nel 2008 di bandiera bahamense, noleggiata dalla Mitsui O.S.K. Lines. Il 17 giugno 2013 la nave si spezzava in due parti a circa 200 miglia nautiche dalla costa dello Yemen. La sezione anteriore affondava il 27 giugno mentre quella posteriore subiva la stessa sorte l'11 luglio dopo essere stata devastata da un incendio. Il lavoro di analisi ha portato la IACS alla stesura di due nuovi Requisiti Unificati (URs) da applicare a questa tipologia di navi:

- UR S11A che riguarda le resistenze longitudinali standard
- URS34 che tratta i requisiti funzionali comprendenti specifiche situazioni di carico.

Senza entrare in dettagli tecnici che sono per specialisti, è opportuno mettere in evidenza che questi URs devono essere considerati come requisiti tecnici minimi che vengono adottati da tutti gli associati e come tali divengono Regole di Classe;

3. *LNG Bunkering Guidelines*. IACS ha annunciato la volontà di lavorare su comuni linee di riferimento relativamente alle operazioni di bunkering di gas naturale liquefatto (LNG). Queste indicazioni sono attualmente già seguite da un certo numero di organizzazioni e l'iniziativa di IACS tende a formalizzare quanto già in buona parte in essere;



4. “*Complex systems*”. La complessità dei sistemi di bordo è un argomento di vitale importanza per l’industria marittima in quanto la tecnologia è oggetto di rapido sviluppo anche sulle navi. IACS intende focalizzare la sua attenzione anche su questo settore e al riguardo ha costituito un pool di esperti che approfondiranno il problema dai diversi punti di vista. Nel corso dell’ultimo incontro tripartito tenuto nel mese di ottobre a Shanghai fra armatori, cantieri di costruzione e società di classifica, sono stati fatti passi importanti per la pubblicazione dei risultati da condividere con tutta l’industria marittima. Questo approccio è continuato nel corso del *Council* di Londra, nel corso del quale sono state poste basi sempre più solide per futuri piani di sviluppo. Fra i punti in esame emerge sempre più spesso l’aspetto legato ai *Cyber Risks*: con sistemi elettronici a bordo sempre più sofisticati cresce infatti il timore di possibili attacchi terroristici che possano mettere a repentaglio la nave, le persone a bordo ed il carico. Anche il settore assicurativo negli ultimi tempi si sta interrogando su questo aspetto.

L’esclusione di questi rischi tramite la relativa clausola predisposta dal mercato inglese, se alla sua presentazione non aveva incontrato resistenze da parte del mercato degli assicurati tenuto conto che la possibilità di accadimento era considerata estremamente remota, ora è oggetto di attenzione e sul mercato vi sono segnali di interesse da entrambe le parti per la copertura specifica di questi rischi.

In questo contesto di standardizzazione di regole e obblighi sulla costruzione e conduzione delle navi, si inserisce in parte il sistema standardizzato della containerizzazione delle merci che comunque coinvolge molti elementi non standardizzati o standardizzabili. Quelle che potrebbero sembrare procedure chiare e semplici, vale a dire l’individuazione delle caratteristiche dei carichi, la loro documentazione, l’imballaggio all’interno dei container di 20 o 40 piedi ed il loro posizionamento su una nave specializzata portacontainer, sono invece aspetti estremamente complessi e non sempre standardizzabili. L’organizzazione delle grandi navi container ha raggiunto livelli di sofisticazione elevati grazie a sistemi di controllo tecnologico avanzati utilizzati per tutte le fasi di caricazione e scaricazione dei singoli container nei diversi porti di scalo. Questa ottimizzazione permette ai container una loro movimentazione regolare secondo flussi predeterminati.



Tuttavia la possibilità di errore, intenzionale o non intenzionale, è talvolta in agguato e ciò va ad incidere sulle procedure standard del sistema generale.

Nel momento in cui questa situazione si combina con circostanze eccezionali, quali cattivi tempi od un principio di incendio, si può venire a determinare un avvenimento di danno anche di ampia portata, come casi recenti hanno dimostrato.

Da un punto di vista base, la containerizzazione di un carico può essere suddivisa in due parti: commerciale e operativa. La parte commerciale comprende principalmente la dichiarazione del carico che deve essere imbarcata a bordo della nave.

L'errata o l'imprecisa dichiarazione del carico può avvenire come conseguenza di un semplice errore nella descrizione oppure volutamente per ragioni commerciali che possono avere più fini. L'imbarco di merci pericolose coinvolge la produzione di una cospicua documentazione con la conseguente possibilità di un ulteriore completamento con i derivanti ritardi.

In fase operativa – sia di imballaggio all'interno del container, sia di stivaggio a bordo – un'ampia gamma di errori può verificarsi come effetto della carenza di informazioni o della rapidità cui oggi è soggetta la catena logistica.

Le modalità del just-in-time nel trasporto di container via nave possono essere estremamente efficienti lasciando scarsa possibilità di errore, ma possono portare a problemi importanti in caso di cattivo funzionamento del software di caricazione o nel caso in cui si venga a scoprire che il contenuto di un container sia diverso da quello dichiarato.

La maggior parte delle linee di navigazione utilizza software automatizzati per l'imbarco/sbarco dei container, ma risulta estremamente importante che gli operatori abbiano una conoscenza completa del carico.

Gli aspetti commerciali specifici per il caricatore e per l'armamento non devono prevalere sugli obblighi a carico di entrambi nel mantenere il livello di sicurezza negli standard attesi da tutti: la dichiarazione esatta del carico e lo stivaggio del container con le modalità più corrette in base alle caratteristiche merceologiche e alla relativa pericolosità sono fattori essenziali che non possono essere messi in secondo piano al fine di privilegiare la velocizzazione del trasporto.



aprile 2015 - numero 2 p. 7

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I casi recenti di affondamento di navi portacontainer, anche di moderna costruzione, indicano fra le possibili cause, da una parte la presenza di merci pericolose non dichiarate, pesi dichiarati inferiori all'effettiva esistenza, errori nello stivaggio interno delle merci, dall'altra (quella dell'armamento) una carenza di attenzione nell'individuazione dei carichi pericolosi, talvolta descritti con sigle e formule di non diretta e immediata comprensione.

Il trasporto dei container via mare è un'industria soggetta a logiche competitive sempre più stressanti che comunque non devono mettere in secondo piano gli aspetti della sicurezza.

Il gigantismo delle navi portacontainer che sta andando ora verso unità con capacità di carico di 21.200 TEU deve pertanto mantenere sempre più ferma l'attenzione di tutte le parti coinvolte nei trasporti di merci sullo stivaggio dei container, sulle merci pericolose, sulle dichiarazioni dei pesi e sui software di posizionamento del carico.





L'IMPORTANZA DEL CONTRADDITTORIO NELL'ACCERTAMENTO DEI DANNI ALLE MERCİ ALLA LUCE DELLA GIURISPRUDENZA IN MATERIA

Alberta Frondoni
Avvocato in Genova



Nel momento in cui vengano riscontrati danni alle merci alla loro consegna a destino, al termine di un trasporto via terra, mare e/o aerea, ovvero nel corso delle varie fasi dello stesso, diventa importante accertare lo stato e le condizioni delle merci, in modo da determinare la natura e l'entità del loro danneggiamento, nonché le possibili cause dello stesso; ed è assolutamente opportuno che tale verifica - fotografando e cristallizzando la situazione in un determinato contesto spazio/temporale - avvenga nel contraddittorio delle parti coinvolte nel sinistro (in primis, il vettore e il ricevitore del carico e/o i loro rappresentanti), in modo da prevenire eventuali contestazioni che possano insorgere al riguardo in un momento successivo (in particolare, in vista dell'azione risarcitoria intentata dall'avente diritto alle merci nei confronti del soggetto responsabile dei danni accertati a destino).

L'accertamento tecnico preventivo

Un primo strumento processuale previsto dal nostro ordinamento per venire incontro alle esigenze di cui sopra è l'accertamento tecnico preventivo, regolato dall'art. 696 cod. proc. civile, secondo cui *"chi ha urgenza di far verificare, prima del giudizio, lo stato dei luoghi o la qualità o la condizione di cose, può chiedere che sia disposto un accertamento tecnico preventivo o un'ispezione giudiziale"*.

Secondo tale norma, l'accertamento tecnico "può comprendere anche valutazioni in ordine alle cause e ai danni relativi all'oggetto della verifica".



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

L'urgenza e/o, dunque, il 'periculum in mora' (pericolo nel ritardo) è in *re ipsa* quando, ad esempio, oggetto di verifica siano merci di natura deperibile (prodotti alimentari, prodotti surgelati, ecc.); oppure può derivare dal pericolo che vengano modificati luoghi e circostanze, con necessità di 'congelare', per così dire, la situazione attuale in un ben determinato contesto spazio-temporale, evitando il rischio che lo stato dei fatti non possa più essere accertato nelle sue caratteristiche (una volta che sia trascorso un periodo più o meno lungo di tempo dall'evento) e/o che possa venire meno la prova utile e rilevante da utilizzare nel futuro eventuale giudizio di merito: con necessità, dunque, che l'indagine peritale possa estendersi a 'coprire' tutti quegli accertamenti che non potrebbero essere eseguiti in un secondo tempo con uguale obiettività ed efficacia.

Per quanto concerne una sintesi illustrativa del procedimento, il Presidente del Tribunale, in accoglimento del ricorso depositato dal soggetto interessato, fisserà un'udienza per nominare un consulente tecnico d'ufficio (il CTU) alla presenza dei legali delle parti, fissando un'udienza ulteriore per la comparizione, il giuramento e l'accettazione dell'incarico da parte del consulente nominato, con facoltà dei legali dei soggetti coinvolti nel procedimento di nominare, a loro volta, un consulente di parte.

Una volta stabiliti la data e il luogo di inizio delle operazioni peritali, la procedura si svolgerà nel rispetto del principio del contraddittorio, relativamente ai vari sopralluoghi e allo scambio di documenti tra CTU e consulenti di parte. All'esito delle verifiche e dei sopralluoghi effettuati, la procedura si concluderà con il deposito di una relazione da parte del consulente tecnico d'ufficio, che potrà essere acquisita agli atti del processo come prova documentale, nell'eventuale successivo giudizio di merito.

Ai sensi dell'art. 696 bis cod. proc. civ., (introdotto nel nostro ordinamento con la legge n. 80 del 2005), poi, l'espletamento di una consulenza tecnica in via preventiva può essere richiesto anche al di fuori delle condizioni di "urgenza" previste dall'art. 696 c.p.c., "*ai fini dell'accertamento e della relativa determinazione dei crediti derivanti dalla mancata o inesatta esecuzione di obbligazioni contrattuali o da fatto illecito*".



Nell'ambito di tale procedura (l'iter è identico a quello sopra brevemente illustrato), il giudice nominerà, parimenti, un consulente tecnico il quale, prima di provvedere al deposito della relazione, farà un tentativo per far raggiungere, *"ove possibile, la conciliazione delle parti"*.

Se la conciliazione riesce, *"si forma processo verbale della conciliazione"*: documento che, in caso di successivo inadempimento di quanto concordato, acquista valore di vero e proprio titolo esecutivo *"ai fini dell'espropriazione e dell'esecuzione in forma specifica e per l'iscrizione di ipoteca giudiziale"*.

Se, al contrario, la conciliazione non riesce, ai sensi della norma in esame, *"ciascuna parte può chiedere che la relazione depositata dal consulente sia acquisita agli atti del successivo giudizio di merito"*.

Al consulente si attribuisce, pertanto, la possibilità di quantificare il danno e, sulla base di tale stima, cercare di trovare un amichevole componimento della controversia tra le parti, evitando l'insorgere di una futura controversia in sede giudiziale ed avendo tale strumento, dunque, una *"finalità conciliativa del contenzioso in essere tra le parti"* (cfr. Trib. Milano 27/4/2009).

Il certificato di avaria

Al di fuori della procedura sopra illustrata, che trova la propria origine in un ricorso depositato presso il Tribunale, la verifica dei danni alle merci riscontrate al termine e/o nel corso di un trasporto può essere oggetto di accertamenti peritali stragiudiziali, che vengano effettuati a destino, presso il luogo di ricevimento delle merci o a bordo del mezzo vettore (ad esempio, a bordo della nave per danni accertati già nel corso delle operazioni di scarica delle merci nel porto di arrivo), su incarico e con la partecipazione degli assicuratori della partita di merce danneggiata e di quelli del vettore, prima della eventuale liquidazione del sinistro a favore dell'assicurato.

La polizza di assicurazione merci trasportate impone, anzi, quale vero e proprio obbligo in capo all'assicurato in caso di sinistro, di *"chiedere senza indugio, eventualmente anche in transito e comunque al più tardi all'atto della riconsegna a destino, l'intervento del Commissario di Avaria designato dall'Assicuratore"*.



La constatazione dei danni, occorrendo mediante perizia, dovrà, ove possibile, “svolgersi in contraddittorio con il vettore ed ogni altro soggetto eventualmente responsabile”; nel caso di trasporto a mezzo ferrovia o posta, dovrà essere redatto verbale in contraddittorio con l’amministrazione interessata.

Qualora la constatazione del danno debba effettuarsi in un luogo in cui l’Assicuratore non ha un proprio Commissario di Avaria o Perito designato, si dovrà richiamare l’intervento di altro Commissario di Avaria o Perito qualificato o dell’Autorità consolare italiana oppure, in loro assenza, delle competenti autorità locali. In caso di danni non riconoscibili all’atto della riconsegna, gli adempimenti predetti dovranno essere effettuati non appena constatato il danno, e comunque entro i termini di reclamo previsti dal contratto di trasporto.

Per quanto concerne la opponibilità dei certificati di avaria nei confronti dei soggetti responsabili dei danni ed il loro valore probatorio nell’ambito dell’azione risarcitoria e/o di rivalsa esperita ai sensi dell’art. 1916 cod. civ. dalle Compagnie, secondo l’indirizzo giurisprudenziale maggioritario e consolidato, sia di legittimità sia di merito, “*le perizie sulle condizioni del carico all’arrivo, benché redatte ai fini assicurativi da tecnici di fiducia dell’assicuratore, bene possono essere valorizzate dal giudice di merito come fonte del proprio convincimento purché il vettore sia intervenuto alla constatazione del danno o almeno sia stato in grado, mediante tempestivo avviso, di intervenirevi*” (Cass. 8/7/1986 n. 4450) e ciò “*per assicurare il rispetto del principio generale del contraddittorio*” (cfr. App. Genova 27/5/1989).

In particolare, è stato affermato che “*l’avarìa al carico è un fatto semplice, che può essere liberamente provato dagli interessati, pertanto il giudice di merito può, ai fini della formazione del suo convincimento, trarre elementi di prova, nei confronti del vettore, valorizzabili nel concorso di ulteriori circostanze, anche dal certificato di avaria, sia in quanto ad esso si attribuisce il valore di perizia stragiudiziale, sia in quanto si consideri come scrittura privata proveniente da terzi, cioè dal commissario di avaria e dagli altri soggetti che partecipano al controllo delle condizioni delle merci dopo il trasporto, anche se il vettore, benché tempestivamente invitato, abbia ritenuto di astenersi dal presenziare a tale accertamento*” (cfr. Trib. Trieste 26/5/1975).



In altra decisione datata, ma puntuale sull' argomento, la Corte di Appello di Genova (sentenza del 12/1/1991) aveva coerentemente escluso la rilevanza probatoria del certificato di avaria poiché, *“per quanto attiene l'avviso al vettore, sia il telex del 22 aprile 1987 che la raccomandata del 24 aprile 1987 (quest'ultima missiva d'altronde palesemente tardiva a fronte di operazioni peritali realizzate principalmente nei giorni 23 e 24) sono del tutto generici in quanto non indicano né il luogo e né il giorno della perizia. Da ciò deriva che degli accertamenti peritali de quibus non può ritenersi che sia stato dato valido e tempestivo avviso al raccomandatario del vettore”*.

Dunque, la facoltà in concreto attribuita al vettore di poter prendere parte agli accertamenti peritali per la verifica dei danni subiti dalle merci (a prescindere dalla effettiva partecipazione del vettore agli stessi) e, quindi, il rispetto del basilare principio del contraddittorio, è il *“presupposto per l'attribuzione al certificato di avaria della natura di prova piena dei fatti accertati dal perito”* (cfr. Trib. Genova 3 gennaio 1996) e della opponibilità di tale documento al vettore nell'eventuale giudizio in rivalsa.

E' stato altresì precisato che il contraddittorio con il vettore è assicurato dall'avviso e dall'invito rivoltagli a presenziare alle verifiche peritali, senza che sia necessario che detto invito venga reiterato per ogni singola operazione: se i rappresentanti del vettore erano stati invitati ad assistere alle operazioni peritali e vi parteciparono fin dall'inizio, ciò *“è sufficiente ai fini del contraddittorio, anche se essi non ritennero di partecipare alle operazioni ulteriori”* (cfr. App. Genova 11/3/1966).

Va comunque ricordato un indirizzo nettamente minoritario, per il quale le risultanze delle relazioni peritali sono opponibili al vettore quale prova del danno, nella sua sussistenza (*an*) ed entità (*quantum*), anche qualora ai relativi accertamenti il vettore non sia stato neppure previamente invitato: *“i verbali di accertamento possono essere pienamente utilizzati anche se redatti in assenza del vettore”* (cfr. App. Catania 30/5/1989).

Tale filone giurisprudenziale minoritario, peraltro, riconosce e giustifica l'attendibilità del certificato di avaria, anche in assenza del vettore alle verifiche peritali, in quanto – qui riportando le parole dei giudici catanesi - o valorizza la provenienza particolarmente qualificata del



documento (*“non vi è ragione alcuna di dubitare dell’esattezza dei rilievi dell’agente dei Lloyd’s sia per l’assoluto rigore che per l’esattezza che caratterizzano notoriamente le operazioni condotte da tale organismo”*), ovvero evidenzia l’esistenza di *“un interesse dell’assicuratore di verificare rigorosamente il danno prima di corrispondere l’indennizzo pattuito”*.

Può avere rilevanza in tal senso anche il comportamento processuale tenuto dal vettore in corso di causa, nel giudizio di responsabilità instaurato nei suoi confronti quando, ad esempio, il vettore medesimo si avvalga in tale sede di alcuni dati contenuti in un rapporto di perizia effettuato per conto del ricevitore e da questi prodotto in giudizio, traendone motivi di argomentazione e deduzione, facendoli così propri e avallandone il contenuto: in tal caso è stato, dunque, affermato che *“va riconosciuto valore probatorio al predetto rapporto anche se il vettore non ha presenziato alle operazioni peritali né è stato invitato a presenziare alle stesse”* (cfr. App. Torino 20/10/1995).

La giurisprudenza in materia è comunque unanime nel riconoscere che *“il conflitto di interessi fra assicurazione ed assicurato è stato costantemente individuato quale elemento di garanzia sull’attendibilità degli esiti dell’accertamento”* (cfr. Trib. Genova 3/1/1996), in quanto è noto il fatto che *“l’assicuratore ha interesse contrastante rispetto all’avente diritto all’indennizzo”* (cfr. Trib. Genova 7/5/2003): tali argomenti, come sopra visto, sono valorizzati anche da quel filone di giurisprudenza per cui l’opponibilità del certificato di avaria al vettore non è condizionata dall’invito previamente rivolto a costui a presenziare agli accertamenti peritali né, a fortiori, dalla sua effettiva partecipazione agli stessi.

La consulenza tecnica d’ufficio

Gli accertamenti sullo stato delle merci, in assenza dei presupposti di urgenza che fondano e giustificano il ricorso all’accertamento tecnico preventivo, ben possono essere effettuati nel corso di un giudizio, su richiesta delle parti e/o d’ufficio dal Giudice, qualora si renda necessario approfondire alcune questioni di natura squisitamente tecnica, che richiedano, appunto, l’intervento di uno specialista che si ponga quale ausiliario del Giudice (e da quest’ultimo nominato) e il conseguente espletamento di una consulenza tecnica d’ufficio (cfr. artt. 61 e ss. e 191 e ss. c.p.c.).



In questo caso, il contraddittorio è assicurato, in quanto la richiesta di una CTU è contenuta negli atti giudiziali che vengono depositati e scambiati fra le parti.

Qualora, poi, il Giudice accolga tale istanza con un provvedimento comunicato alle parti, ciascuna di queste, tramite il proprio difensore, potrà nominare un proprio consulente di parte che parteciperà alla procedura affiancando il consulente d'ufficio il quale comunicherà alle parti giorno, ora e luogo di inizio delle operazioni peritali, *“mentre l’obbligo di comunicazione non riguarda le indagini successive, incombendo alle parti l’onere di informarsi sul prosieguo di queste al fine di parteciparvi”* (cfr. Cass. 2/3/2004 n. 4271).

La giurisprudenza è, peraltro, unanime nel ritenere che una CTU ha sì la *“funzione di offrire al giudice l’ausilio delle specifiche conoscenze tecnico – scientifiche che si rendono necessarie al fine di decidere”* (cfr. ad es. Cass. 21/4/2010 n. 9461), ma non è *“un mezzo di soccorso volto a sopperire all’inerzia delle parti”* (cfr., ad es., Cass. 19/4/2011 n. 8989); conseguentemente, *“le parti non possono sottrarsi all’onere probatorio a loro carico invocando, per l’accertamento dei propri diritti, una consulenza tecnica d’ufficio, non essendo la stessa un mezzo di prova in senso stretto”* (Cass. 10/9/2013 n. 20695).

In base al principio della libera valutazione delle prove (cfr. art. 116 c.p.c.), il giudice potrà accogliere o meno le tesi del consulente tecnico, non essendo vincolato alle risultanze delle indagini del medesimo.

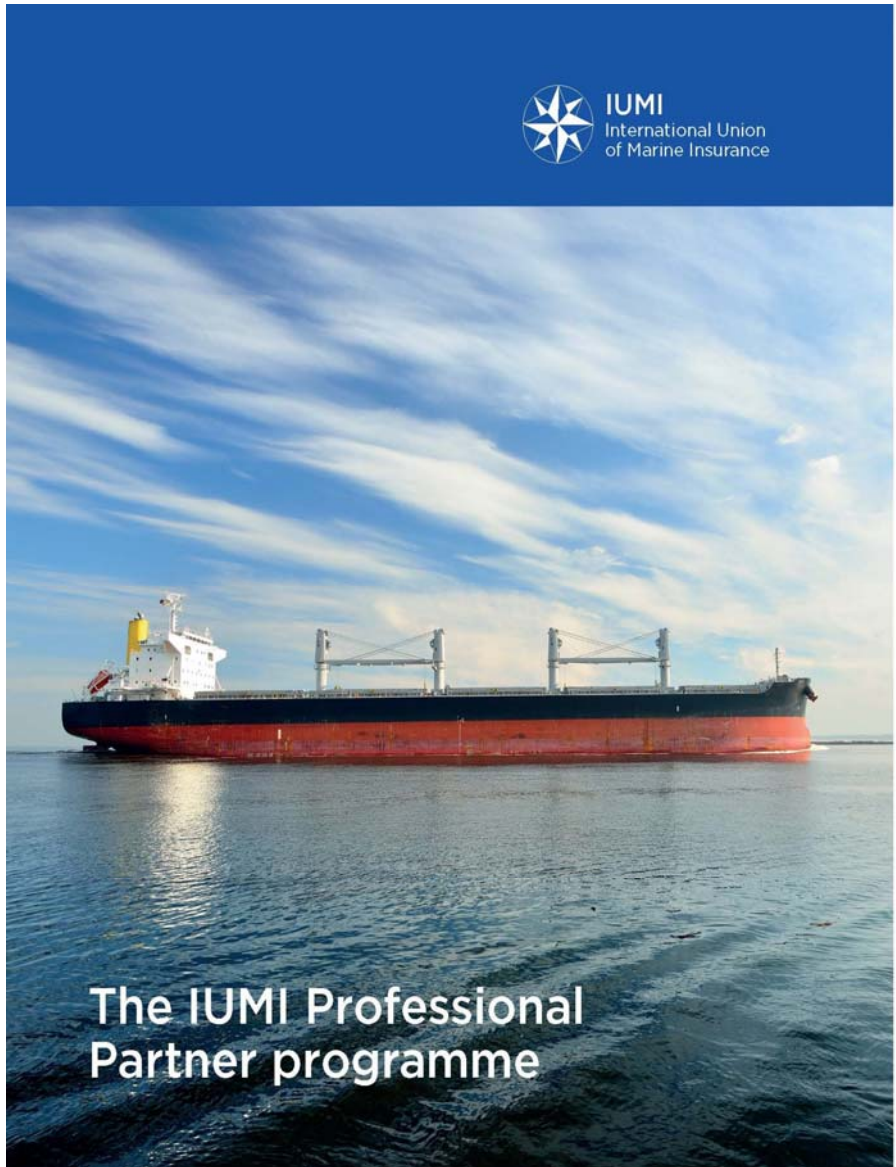
Peraltro, è principio consolidato quello per cui *“il giudice del merito non è tenuto a giustificare diffusamente le ragioni della propria adesione alle conclusioni del CTU, ove manchino contrarie argomentazioni delle parti o esse non siano specifiche, potendo, in tal caso, limitarsi a riconoscere quelle conclusioni come giustificate dalle indagini svolte dall’esperto e dalle spiegazioni contenute nella relativa relazione, ma non può esimersi da una più puntuale motivazione allorquando le critiche mosse alla consulenza siano specifiche e tali, se fondate, da condurre ad una decisione diversa da quella adottata”* (cfr. Cass. 13/12/2006 n. 26694).



aprile 2015 - numero 2 p. 15

MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

BECOME AN IPP ...AND BENEFIT FROM UNRIVALLED ACCESS TO THE WORLD'S MARINE INSURANCE UNDERWRITERS



The IUMI Professional
Partner programme



The IUMI Professional Partner programme

The International Union of Marine Insurance (IUMI) traces its roots back to 1874 and has been at the heart of the marine insurance sector ever since.

The organization has 49 national (marine) insurance associations as members, and its aim is to protect and advance the interests of those members.

It also acts as a single authoritative voice to represent and enforce the views and positions of the global marine insurance community with national and international government and regulators. Its annual conference provides an essential annual forum to discuss and exchange ideas, information and statistics of common interest.

The IUMI newsletter, press releases and position papers give continuous information, updates and opinion to the membership and third parties. In an effort to broaden the debate and exchange expertise and ideas within the marine insurance sector, the decision was made to create the opportunity for those businesses which provide a wide range of services to marine insurers to engage with the IUMI membership on a more formal level.

This led to the creation of a new membership category: the IUMI Professional Partner (IPP). The aim is to enable IUMI's members to access the expertise of our IPPs and in turn, to provide access for the IPPs to the broad membership of IUMI: not only during the annual conference but at other times too. IUMI's membership shall benefit from enhanced relationships with those IPPs. IPPs have the opportunity to join the wider IUMI debates on the core issues affecting the market and to help ensure that IUMI's position is fully representative of the insurance market as a whole.

Our IPP membership is open to four categories of third party firms and companies that are technical suppliers to the marine insurance industry.

These are:

- Legal/Law firms
- Surveying/Adjusting firms
- Business Intelligence
- Software Providers.



IPP membership to IUMI brings with it a wide range of benefits

a. Access/Participation

- It provides firms with a clear and visible membership of the IUMI community
- It brings with it eligibility to be invited to become a member of one of IUMI's seven Technical Committees
- IPPs can send two representatives to IUMI's annual conference
- The receipt, upon request, of an advance list of conference attendees
- An invitation to participate in IUMI's 'First Timers' Reception' at the conferences.

b. Marketing

- IPPs enjoy up to 25% discount on the whole range of annual conference sponsorship options
- The opportunity to feature on IUMI's IPP webpage, including a link to the IPP's own website
- A full page advertisement in the conference package
- The ability to contribute a minimum of one article per annum to the IUMI quarterly newsletter, IUMI Eye
- Free advertising space in each newsletter
- Each IPP can also take advantage of free branded advertising space and weblinks on IUMI.com

c. Market intelligence and knowledge transfer

- IPPs have the ability to receive and present information via exclusive access to the IUMI conferences and committees
- The opportunity to host a 'presentation' slot of 10-15 minutes during the IUMI conference
- IPPs will take preference when it comes to participating and presenting in the conference sessions, when technical committee chairs are seeking external speakers on a particular topic

Fees

The current annual fee to become an IPP is EUR 10,000. There is a 10% discount applied if a three-year deal is agreed and signed with the membership fee paid annually.

Eligibility

Who may apply for IPP membership? IPP member is open to direct third party firms and companies that are technical suppliers to the marine insurance industry, and are eligible to become one of the exclusive group of IUMI

How to apply for IUMI Membership:

You can apply for membership in two ways:

1. Send your application, with supporting information, to the Secretary General of IUMI: lars.lange@iumi.com or
2. Contact your local IUMI member association. Applications will be confirmed by the secretary general on behalf of the executive committee. The secretary general will be happy to answer any query related to IPP membership. The application form is available on the IUMI homepage in the IPP section.

IPPs. Details up to the IUMI "IPP Guideline" in its latest edition as published on the IUMI homepage



I L DISASTRO AEREO DEL VOLO GERMANWINGS 9525

Stefano Guazzone
Amministratore Delegato SATEC



Eventi tragici quali il disastro aereo che ha coinvolto l'aereo Airbus A320 operato dal vettore Germanwings lo scorso 24 marzo hanno avuto inevitabilmente una grande risonanza emotiva e mediatica.

La drammatica perdita di molte vite umane e l'inusuale dinamica dell'evento impongono una particolare attenzione nel descrivere l'avvenimento e nell'approfondimento degli aspetti assicurativi; è opportuno sottolineare la necessità di un'accurata prudenza nella trattazione di questo evento poiché, sebbene molte evidenze siano state rese note al momento in cui viene redatto questo articolo, ulteriori possibili sviluppi delle diverse inchieste in corso potrebbero modificare il quadro complessivo.

L'aeromobile

L'aeromobile Airbus A320-211 era stato costruito nel 1990 ed aveva il Serial Number 0147; aveva effettuato il primo volo nel novembre del 1990 ed era stato consegnato alla Lufthansa nel febbraio dell'anno successivo. Successivamente l'esercenza dell'aeromobile era passata alla Germanwings che lo operava nella configurazione con 174 posti passeggero a 2 classi, con sedili "extra legrooms" fino alla fila 12.

L'aeromobile, con marche di registrazione tedesche D-AIPX, aveva regolarmente passato tutti i controlli tecnici periodici richiesti per confermarne l'aeronavigabilità ed anche un problema tecnico al portellone del carrello anteriore, rilevato il giorno precedente all'incidente, era stato risolto e l'idoneità al volo confermata.



L'Airbus A320 è uno degli aerei di linea più diffusi al mondo; il primo volo fu effettuato nel 1987 ed attualmente risultano in esercizio 6.231 Airbus A320 su un totale di 6.494 aeromobili costruiti in oltre 17 anni nelle varie configurazioni ed evoluzioni tecniche esistenti; l'ultima versione in produzione è la A320neo Family, che consente un risparmio di circa il 20% sul carburante e sulle emissioni prodotte, a parità di rotta effettuata.

Il vettore

La Germanwings viene fondata nel 1997 come divisione della Eurowings; dal 2002 è una compagnia a sé stante, controllata da Lufthansa e con sede a Colonia; le basi operative della compagnia sono, oltre che l'aeroporto di Colonia-Bonn, Stoccarda, Amburgo, Berlino Tegel e Dusseldorf, destinazione quest'ultima del volo 9525 di cui trattiamo. La flotta della Germanwings è attualmente costituita da 60 aeromobili, 43 Airbus A319 e 17 Airbus A320.

Molti media hanno evidenziato, nell'immediatezza dell'incidente, l'appartenenza della Germanwings alla categoria dei vettori "low cost"; riteniamo importante sottolineare che tale caratteristica evidenzia una scelta commerciale del vettore che rivolge la propria offerta ad uno specifico segmento di mercato ma, dal punto di vista prettamente tecnico, i vettori low cost sono soggetti ai medesimi standard e controlli delle altre aerolinee, essendo sottoposti alla verifica ed alla certificazione della stessa autorità nazionale; nel caso dell'aeromobile D-AIPX l'Ente certificatore è la Luftfahrtbundesamt tedesca (LBA), la medesima di Lufthansa.

Il volo

Il volo Germanwings 9525 (codice IATA 4U9525, il codice ICAO è invece GWI18G) era un volo di linea con origine l'aeroporto di Barcellona El Prat e destinazione Dusseldorf.

In leggero ritardo rispetto all'orario previsto di partenza (ore 10.01 locali invece che le 9.35), l'atterraggio era previsto all'aeroporto di destinazione alle ore 11.39.

A bordo risultavano presenti 150 persone, 144 passeggeri imbarcati (su una capienza totale di 174 posti) e 6 membri dell'equipaggio.



● Per la prima parte del volo non risultava alcuna anomalia nella rotta, nella quota o nelle comunicazioni ai controllori di volo. Tuttavia dopo circa 30 minuti dal decollo, alle 10.32, i radar mostravano una veloce perdita di quota pari a circa 16.600 piedi (5.060 m) con un rateo di discesa pressoché costante per circa 8 minuti. L'aereo si schiantava sulle Alpi francesi, a circa 100 km nordovest da Nizza, a una quota di circa 1.500 metri, in località di difficile accesso.

● Sin dai primi momenti, l'assenza di qualsiasi comunicazione dalla cabina, la prolungata ma costante discesa dell'aeromobile e la perfetta visibilità diurna hanno attirato l'attenzione degli esperti sull'inusuale dinamica dell'incidente.

● Come noto le risultanze dell'analisi del Voice recorder prima e del Flight data recorder successivamente, recuperati non senza difficoltà data l'ampia ed impervia area di spargimento dei rottami, hanno permesso di ricostruire la dinamica del tragico evento, fornendo diversi riscontri circa l'atto suicida e deliberato del copilota, i vani tentativi dell'equipaggio di accedere alla cabina di pilotaggio e, almeno negli ultimi drammatici istanti, la consapevolezza dei passeggeri circa l'imminente impatto.

● Tutti elementi che, come vedremo a breve, potranno avere una rilevanza sugli aspetti assicurativi.

● Le coperture assicurative

● La flotta della Germanwings risulta coperta nel programma assicurativo della controllante Lufthansa.

● Per quanto concerne la perdita dell'aeromobile, il corpo era assicurato per un valore di USD 6.500.000, somma che tiene conto dell'anno di costruzione, 1990, del velivolo; il valore commerciale a nuovo di un Airbus A320 è di circa 95 milioni di dollari e può variare in base alla configurazione adottata.

● In caso di suicidio del copilota, e quindi di un atto deliberato e doloso, la garanzia corpi è coperta dalla polizza Hull War, assicurazione annuale che non prevede l'applicazione di alcuna franchigia, come da standard di mercato, e che era stata rinnovata lo scorso dicembre sul mercato di Londra con leader Cathedral.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

La garanzia maggiormente colpita è certamente la Liability che resterà a carico degli assicuratori della copertura All Risks, copertura che vede come assicuratore leader Allianz e coinvolti altri mercati quali Global Aerospace ed AIG.

Sulla base del regolamento Europeo 785/2004 che stabilisce i requisiti assicurativi applicabili agli esercenti di aeromobili che effettuano voli all'interno dell'Unione Europea, un aeromobile come l'A320 con un peso massimo al decollo pari a 75.000 kg, deve essere assicurato per almeno 300 milioni di DSP (diritti speciali di prelievo) pari attualmente a circa USD 416.000.000; il limite minimo per passeggero è invece stabilito dal medesimo regolamento in 250.000 DSP pari a circa USD 345.000. L'effettivo ammontare degli indennizzi potrà essere superiore ai limiti minimi sopra indicati e dovrà tenere conto della situazione economica e familiare dei passeggeri oltre che della loro nazionalità; le persone a bordo risultavano essere per la maggior parte tedeschi (incluso l'equipaggio) e spagnoli, ma anche di altre 16 nazionalità tra cui statunitensi, australiani e britannici.

Inoltre la citata assicurazione per la Responsabilità Civile copre anche i danni ai terzi sulla superficie; sebbene di importo certamente inferiore agli indennizzi ipotizzabili per i passeggeri, e malgrado l'area dello schianto sia in una località impervia e disabitata, non saranno trascurabili i costi sostenuti per il recupero, la pietosa raccolta dei resti delle vittime e dei rottami, così come i costi da affrontare per le necessarie attività di ripristino e bonifica dell'area.

A questo proposito è interessante notare che nelle polizze RC dell'aeromobile le spese di ricerca e recupero del relitto sono sempre previste e che possono rappresentare dei costi notevoli, come ha dimostrato la recente esperienza della "scomparsa" del volo Malaysia Airlines 370 (MH370) disperso l'8 marzo 2014 con 227 persone a bordo, esigendo attività di ricerca molto lunghe, complesse ed economicamente assai impegnative oltre che, ad oggi, senza esito.

Sempre restando nell'ambito assicurativo, non è da trascurare l'impatto del sinistro che può derivare dalle polizze infortuni delle persone a bordo; non è al momento possibile ipotizzare una quantificazione ma è verosimile che molte delle persone trasportate avessero delle coperture caso morte, personali, aziendali o, ad esempio, quelle automaticamente



previste per i possessori di alcune carte di credito in caso di acquisto del titolo di viaggio per mezzo della carta, modalità molto diffusa tramite l'acquisto online.

Infine, registriamo che, secondo quanto dichiarato da alcuni analisti finanziari, l'impatto economico di questo importante sinistro non dovrebbe comunque incidere in maniera significativa sull'attuale andamento del mercato globale dell'aviation insurance.

Gli standard di sicurezza

A conclusione di questa breve trattazione desideriamo sottolineare alcuni aspetti relativi ai livelli di sicurezza dei voli.

Attualmente l'obiettivo di elevare gli standard della aviation safety è perseguito attraverso la "big data analysis" ossia incrociando migliaia di informazioni relative ad inconvenienti ed anomalie che, pur non costituendo causa di incidente, se opportunamente registrati, catalogati ed analizzati, permettono di prevenire numerose criticità tecniche ed operative.

Tuttavia soprattutto eventi tragici come quello qui descritto sono in grado di fornire importanti contributi per analizzare e risolvere potenziali "systemic weakness" negli standard di sicurezza applicati al sistema dell'aviazione civile.

Come è noto, nel caso specifico è il fattore umano che appare essere stato l'elemento decisivo; pertanto le procedure adottate per la verifica iniziale, il rilascio ed il controllo periodico della idoneità psicofisica dei piloti, così come le procedure di gestione della presenza in cabina dei piloti e degli altri membri dell'equipaggio, sono in corso di sostanziale ridefinizione da parte delle autorità aeronautiche di tutto il mondo; quanto sopra con il fine di rafforzare ulteriormente i già elevati livelli della nostra sicurezza durante il volo.



PNR (PASSENGER NAME RECORD) - UE: RIFLESSIONI SUL PANORAMA LEGISLATIVO ALLA LUCE DELL'ATTUALE SITUAZIONE INTERNAZIONALE

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



In occasione della riunione del 4 dicembre 2014, il Consiglio dell'UE (Justice and Home Affairs, JHA) ha siglato uno specifico accordo per l'adozione della Direttiva sull'"uso dei dati del codice di prenotazione" (aerea) PNR, l'acronimo di Passenger Name Record, ai fini di "prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi".

In via preliminare è bene chiarire che tale iniziativa, inclusa nella relazione programmatica del Ministero per gli Affari europei sulla partecipazione dell'Italia all'UE, mira essenzialmente alla realizzazione di un sistema coerente, unico e standardizzato per la gestione del suddetto genere di informazioni dei passeggeri attraverso una stretta collaborazione dei competenti organi responsabili, *ratione materiae*, di ciascuno Stato membro.

Quanto alla genesi della proposta nell'ambito comunitario, sembra utile premettere che la Commissione ne aveva già palesato gli aspetti salienti nella Comunicazione del 21 settembre 2010, COM(2010) 492 definitivo, richiamando - innanzitutto - l'analogo precedente di cui alla direttiva 2004/82/CE sull'obbligo dei vettori aerei di comunicare alle autorità nazionali i dati delle persone API (Advance Passenger Information) per il controllo di frontiera e l'attività antimigrazione.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Ciò detto, va riconosciuto l'indubbio successo della Presidenza italiana che, grazie ad una accurata pianificazione dei lavori del semestre (Programma "Europa, un nuovo inizio" - pag. 43, 1° luglio 2014), nel promuovere lo sviluppo dei relativi negoziati intergovernativi, è riuscita nell'intento di accelerare l'*iter* della proposta di questa direttiva che - presentata (originariamente) il 2 febbraio 2011 (COM(2011)32) come *pseudo - revival* di una omonima (e mai entrata in vigore) decisione quadro (doc.2007/0237-CNS) - non aveva sinora raggiunto la benché minima dimostrazione di consenso in seno al Consiglio dell'UE.
- Sul piano internazionale del diritto dei trasporti, constatiamo che la 38^a Assemblea dell'ICAO - A38-WP/385, Ex 131(Resolutions, 4/10/2013 - abbia risolutamente sollecitato il ricorso ad una intesa forte tra gli Stati e i rispettivi comparti dell'aviazione civile con riferimento, giustappunto, alla raccolta e trasmissione dati PNR, quale apporto apprezzabile per il rafforzamento della *security* non disgiunto dalla piena osservanza dei canoni di protezione della vita privata e della dignità dei cittadini.
- A ben vedere, il pacchetto normativo sulla utilizzazione (materiale) del PNR, pur evidenziando connotazioni di natura privatistica e certamente peculiare nel settore di pertinenza degli *stakeholder* aerei (procedure IATA e ATA), costituisce, al contempo, un mirabile strumento di prevenzione e repressione "criminale", attesa la sua integrabilità in chiave investigativa con altri sistemi di verifica informativa dei passeggeri (SIS, SIS II, VIS e le iniziative "Smart borders" *package*) nei *framework* della Comunicazione (COM(2008)69 definitivo) e della lotta al terrorismo (Conclusioni del Consiglio UE Doc. 99606 del 16 maggio 2014).
- Vista la complessità della materia, la proposta è stata corredata da costruttivi elementi interpretativi contenuti nella definizione autentica e assai ampia della nozione "dati PNR", termine per il quale si deve intendere qualsiasi informazione di viaggio di ciascun passeggero e inerente a ogni volo prenotato (anche per conto dell'interessato), che sia stata registrata in sistemi di prenotazione o in sistemi di controllo partenze (Departure Control System, DCS) o, invero, in altri sistemi equivalenti "con le stesse funzionalità".
- Nella sostanza si possono ricavare gli aspetti più significativi dell'articolato specie nelle norme iussive che impongono ai vettori di attuare le procedure di trasferimento (metodo *push*) dei suindicati dati PNR dei



● passeggeri appartenenti ai voli extra UE, da e verso gli Stati membri (che hanno facoltà di estendere le disposizioni a voli intracomunitari) a “Unità d’informazione sui passeggeri” (PIU), ovvero organismi istituiti o designati *ad hoc*, a livello statale o interstatale.

● Spetta quindi a queste “unità” - il vero *quid novitatis* dell’intero impianto legislativo - il delicato esercizio di trasmettere alle “autorità competenti” - tenendo conto degli orientamenti del 2004 dell’ICAO ⁽¹⁾ - i dati o i risultati del loro trattamento che, pertanto, non vengono estratti, come prevede invece il protocollo del “metodo *pull*” mediante accesso diretto nei sistemi centralizzati di prenotazione.

● Inoltre, nell’omettere in questa sede l’elencazione dei *nomina juris* corrispondenti agli illeciti penali presi in considerazione in funzione della loro gravità - comunque puntualmente indicati nell’allegato II della proposta - basti rammentare che sono fattispecie delittuose ascrivibili, ai sensi del diritto nazionale, alle decisioni quadro 2002/475/GAI (articoli da 1 a 4) e 2002/584/GAI (art. 2, paragrafo 2) e sanzionabili con una pena detentiva o una misura di sicurezza privativa della libertà personale non inferiore a tre anni.

● Si aggiunga che, fermo restando l’attuale contesto di cooperazione intergovernativa (*i.e.* la normativa di Europol e la decisione 2006/906/GAI sulla semplificazione dello scambio informativo), nel disegno operativo della direttiva si percepisce, altresì, una chiara logica coordinamentale comunitaria, involgente le strutture di polizia, le citate unità (PIU) e i vettori e che risulta destinata ad apportare un valore aggiunto assoluto in termini di affinamento delle tecniche per combattere la surrichiamata fenomenologia criminosa.

● Notiamo, poi, una serie di limiti normativi dell’”*Union acquis*” tra cui, oltre al campo applicativo collegato alla tipologia - come detto - dei reati in base ai quali è consentito utilizzare i dati PNR medesimi, in virtù di uno stretto rigore formale, non mancano tangibili segni delle garanzie di rilievo giuspubblicistico a beneficio degli utenti del servizio aereo.

● (1) Vedi “Guidelines on PNR data”, doc. 9944, ed. 2010, approvate dal Segretariato Generale ICAO.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Ci si riferisce, *inter alia*, ai dettami imposti dal principio di proporzionalità, al diritto alla protezione dei dati personali (*e.g.* i criteri oggettivi per consentirne l'accesso e l'obbligo alla loro rettifica, l'eliminazione irreversibile o il blocco *ex officio*, il diritto alla compensazione e al rimedio ricorsoale giurisdizionale), nonché al relativo periodo di conservazione, alla procedura di mascheratura e comunicazione (eventuale) ai paesi terzi e, da ultimo, alle modalità di finanziamento per la copertura dei necessari costi implementativi della progettualità PNR nel suo complesso.

A seguire, appare parimenti di indubbia rilevanza la questione correlata alla elaborazione delle informazioni (analisi, confronto e valutazione) che soggiace alle rigide regole tratte dal principio di "non discriminazione", dal *regime* sull'attraversamento delle frontiere (*ex Schengen Border Code*) riconducibile ai (soli) casi dei voli intra-UE e dall'istituto sulla trasparenza degli atti (regole di informazione ai passeggeri da parte delle compagnie, degli agenti di viaggio e dei venditori di biglietti, nonché di accesso del pubblico ai documenti ufficiali).

Orbene, spostando il discorso sulle delibere prese nella sessione in esame, giova ancora segnalare che è stato richiesto al Parlamento europeo di manifestare la propria "posizione" sul provvedimento stesso - già espressa dal Consiglio Trasporti (doc. 8916/12) - onde consentire il proficuo avvio delle previste procedure di dialogo, in conformità di un preciso mandato del Consiglio Europeo (Euco 163/14 del 30 agosto 2014 e doc. 17024/09 Coreur Prep 3).

In proposito, rileva l'inedito atteggiamento assunto di recente proprio dalla "plenaria" dell'Assemblea parlamentare che ha ufficializzato la proposizione alla Corte di Giustizia europea dell'istanza di parere sul progetto di accordo fra l'UE e il Canada, concernente il trasferimento dei dati PNR a cura delle compagnie di navigazione aerea, firmato il 25 giugno 2014 ed indirizzato a rimuovere "l'incertezza" sulla relativa "compatibilità" con l'ordinamento dei Trattati e alla Carta dei diritti fondamentali dell'UE, in ordine, segnatamente, al diritto della *privacy* dei cittadini e alla scelta della relativa base giuridica.

Sul versante degli analoghi accordi bilaterali sottoscritti dall'Unione con l'Australia e gli USA non sembra possibile, *mutatis mutandis*, intravedere l'insorgenza di particolari problemi di "*compliance*" stando alle risul -



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- tanze delle relazioni annuali della Commissione sulla “verifica congiunta” in merito all’esecuzione del trasferimento dei dati da parte dei vettori, rispettivamente, all’ “Agenzia australiana delle dogane e della protezione di frontiera” (COM (2014) 458 del 10 luglio 2014) e al “Dipartimento degli Stati Uniti per la sicurezza interna” (COM (2013) 844 del 27 novembre 2011).
- Nel mentre, a conclusioni diverse si dovrebbe invece fondatamente pervenire considerando che la stessa Corte di Giustizia, con sentenza dell’8 aprile 2014, ha dichiarato invalida *ex tunc* la direttiva 2006/24/CE (*data retention*) sulla “conservazione di dati generati o trattati nell’ambito della fornitura di servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico o di reti pubbliche di comunicazione e che modifica la suesposta direttiva 2002/58/CE”, vista la particolare incidenza dell’atto annullato sui summenzionati diritti fondamentali e l’indiscriminata riferibilità legislativa a ogni tipo di traffico (Cause riunite C-293/12 e C-594/12).
- Da qui non si trascuri che, comunque, la *ratio* ispiratrice della direttiva sul PNR risulti permeata dalla volontà, per un verso, di soddisfare gli obiettivi di interesse generale legati all’ordine pubblico (Commissione LIBE dell’11 novembre 2014) ma, dall’altro di superare, come rimedio - ancorché perfettibile - ad un prevedibile *impasse* legislativo, i profili di illegittimità formanti oggetto delle censure mosse nella citata pronuncia dal superiore organo giudiziario europeo, tramite l’introduzione di norme persino più tutelative rispetto alla decisione quadro 2008/977/GAI.
- Del resto, si osserva che nella cornice del processo di riforma riguardante la “Strategia interna di sicurezza” (ISS) dell’Unione Europea (doc. COM(2010)673) il Consiglio, durante la stessa seduta (doc.15670/14), nel perseguire le linee guida del Consiglio Europeo (Euco 79/14, *Summit* del 27 giugno 2014), ha invitato la Commissione, a presentare nel 2015 un insieme di iniziative rivolte alla innovazione per il rafforzamento degli attuali dispositivi antiterrorismo e di contrasto dei crimini transnazionali.
- All’evidenza, nel documento consiliare di “Conclusioni” (doc.15670/14, p.2, d), è stata posta in risalto la potenziale validità dei mezzi di accesso e d’uso dei sistemi PNR contemplati dallo strumento comunitario di cui si discute e, in prospettiva, suggerita l’ipotesi di introdurre, *ad abundantiam*, “European Police Record Index System (EPRIS)”, il *database* impiegabile come interfaccia informativa tra le polizie dell’Unione, dotato di configurazione capace di ricomprendere gli archivi telematici riservati ai



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Passenger Name Record (Commissione DG Home, Final report dell'8/10/2012).

● Sicché, giunto il momento di analizzare i progressi del *dossier* registrati nell'ultimo periodo, soprattutto dopo l'*escalation* terroristica seguita agli attentati di Parigi alla sede della rivista satirica "Charlie Hebdo" e di altre città europee, ci accorgiamo che il percorso approvativo della direttiva ha potuto registrare una forte sollecitazione dalle deliberazioni concordate dal Consiglio UE (Affari Esteri) del 19 gennaio 2015 (doc. 5411/15), aperte ad una decisione favorevole del Parlamento Europeo sulla direttiva *de qua e*, successivamente, dal Consiglio GAI del 30 gennaio 2015 (*speech/15/3965*).

● Alla stregua di tali premesse, ecco che la risposta politica per risolvere la *querelle* sul sistema PNR-UE non si è fatta attendere a lungo. Infatti, annotiamo l'inversione di tendenza, l'11 febbraio 2015, con l'approvazione, da parte del Parlamento Europeo, di una risoluzione sulle "misure antiterrorismo" (2015/2530(RSP)), che punta alla finalizzazione, entro il 2015, di una direttiva sul "Passenger Name Record", sollecitando, da un lato, la Commissione a valutare le conseguenze della menzionata sentenza della Corte di Giustizia europea insieme alle possibili ripercussioni sui fondamenti stessi della direttiva PNR e, dall'altro, gli Stati membri a rafforzare la cooperazione operativa con i paesi terzi anche attraverso accordi in *subjecta materia*.

● Ma vi è di più. Sulla base di una appropriata - perché così ci sentiamo di poter affermare - visione sistemica interistituzionale, l'Europarlamento ha indicato al Consiglio di proseguire il percorso legislativo della direttiva "in parallelo" con l'attività sul *package* relativo alla "data protection" (COM (2012) 011) e ha, inoltre, raccomandato alla Commissione di acquisire "opinioni e orientamenti" da "esperti indipendenti" appartenenti alle comunità di *law enforcement*, di *security* e dell'*intelligence*, nonché dai rappresentanti del gruppo "articolo 29", per le "esigenze in materia di sicurezza", sulla necessità e la proporzionalità del sistema PNR.

● E' in simile ottica che va letto il *placet* raggiunto - pressoché in concomitanza - dai Capi di Stato e di Governo nella riunione del Consiglio Europeo (vertice del 12 febbraio 2015, doc.883/15-JHA) sulle linee guida del lavoro comune da intraprendere nei prossimi mesi, al fine di "garantire la sicurezza dei cittadini" e, *in primis*, sulla necessità che si provveda ad



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

- adottare la direttiva PNR supportata - come elemento di irrinunciabile equilibrio - da solide e riconoscibili salvaguardie per la protezione dei dati.
- Nell'ambito di un dialettico confronto serrato sulla simmetria dei beni meritevoli di maggior tutela, la Commissione parlamentare per le Libertà Civili, Giustizia e Affari Interni (LIBE), nella seduta del 16 febbraio u.s., ha dibattuto il testo di relazione dell'eurodeputato *rapporteur* (*Draft report e EP Legislative Resolution - PE 549.223*) che, rispetto alla originaria proposta di direttiva, apporta alcune modifiche - per lo più indotte dalle eccezioni della predetta sentenza europea - e verrà prossimamente ridiscusso sulla scorta degli emendamenti presentati entro marzo 2015.





L E NOVITÀ INTRODOTTE ALLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO MERCI SU STRADA CON LA LEGGE DI STABILITÀ 2015: PROFILI ASSICURATIVI

*Claudio Perrella
LS Lexjus Sinacta, Bologna*



La legge di stabilità 2015 (L. 190 del 2014) ha introdotto (con le previsioni ai commi da 247 a 252) numerose modifiche alla disciplina del trasporto di merci su strada contenuta alla legge 286/2005, che incidono in modo significativo sull'attività delle imprese di autotrasporto e su tutta la filiera del trasporto su strada.

L'intervento mira (tra l'altro) a disciplinare il superamento del sistema dei costi minimi ed a favorire il riordino del settore, riducendone la frammentazione e scoraggiando il ricorso a sub-vettori.

E' stato modificato l'articolo 83 bis del decreto legislativo n. 112/2008 in materia di costi minimi, è stato introdotto l'obbligo di verifica dell'adempimento degli obblighi retributivi previdenziali ed assicurativi ed il principio della responsabilità solidale nell'ambito del trasporto, sono stati posti rigorosi limiti alla possibilità di ricorso a subvettori ed è stata soppressa la scheda di trasporto.

È stato inoltre previsto l'obbligo della negoziazione assistita quale condizione di procedibilità delle azioni in materia di contratto di trasporto e subtrasporto, ed è stato modificato il requisito della idoneità finanziaria ai fini dell'accesso alla professione di autotrasportatore.

Ci soffermeremo di seguito sulle principali novità in materia di ricorso a subvettori, valutandone i profili assicurativi, ed in particolare l'impatto che eventuali violazioni alla disciplina introdotta con la riforma in esame potranno avere sulla sussistenza della copertura assicurativa nell'ambito delle assicurazioni merci trasportate e della responsabilità vettoriale.



Le nuove definizioni introdotte nel d.lgs. 286/2005

Partendo dalle definizioni dei vari soggetti della filiera del trasporto, per effetto delle modifiche introdotte all'art. 2 comma 1 del d.lgs. 286/2005 si intende per vettore *"l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada"*.

La norma precisa inoltre che *"si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce"*.

Viene dunque introdotta una previsione *ad hoc* per le cooperative, consorzi e reti di imprese, che (soprattutto i primi due) sono realtà ormai di assoluto rilievo nel settore dell' autotrasporto.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lett. c) così come modificato dalla legge di stabilità il committente è invece l'impresa o la persona giuridica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore.

La disposizione precisa che si considera committente anche *"l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto"*.

Viene dunque ampliata la definizione di committente, con l'introduzione della figura del committente-operatore logistico.

Infine, è stata introdotta la definizione di sub-vettore, che va ravvisato nella impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero nell'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009.



La disciplina in materia di sub-trasporto

Il nuovo art. 6 *ter* del D.Lgs. 286/2005, relativo alla disciplina della “*sub-vettura*” (il termine è alquanto inelegante, non si capisce perché ci si sia discostati dal termine subvezione ormai invalso e recepito nella prassi) stabilisce che il vettore può affidare un servizio di trasporto a un sub-vettore solo previo accordo con il committente.

In mancanza di tale accordo con il committente l'affidamento del trasporto ad un diverso vettore integra un inadempimento del contratto, che legittima il committente a dichiararne la risoluzione (fatto salvo in tal caso il diritto del vettore al pagamento delle prestazioni già eseguite).

Il ricorso al sub vettore è dunque subordinato al previo assenso del committente.

Non è chiaro, tuttavia, in che modo le parti possono concordare il ricorso al subtrasporto (se al momento della stipulazione del contratto o nel corso di esecuzione dello stesso), soprattutto tenuto conto della gravità dalle conseguenze che possono derivare da una violazione del divieto.

Il contratto tra committente e vettore non autorizzato ad avvalersi di subvettori infatti può essere risolto dal committente, che in sostanza ha la scelta tra chiedere la risoluzione del contratto ed il risarcimento qualora si sia verificato un danno o limitarsi a chiedere il solo risarcimento.

In realtà la facoltà di risolvere il contratto è concessa al committente anche prescindendo dalla eventualità che dalla subvezione derivi un danno o la mancata o parziale esecuzione delle obbligazioni assunte.

La rilevanza dell'inadempimento costituito dall'affidamento a terzi in mancanza di consenso del committente viene di fatto stabilita *ex lege*, con effetti in qualche modo analoghi ad una clausola risolutiva espressa.

L'azione del committente sarà in tal caso contrattuale, poiché la domanda di risoluzione presuppone necessariamente (per definizione) che il contratto tra committente e vettore sia valido ed efficace (il punto assume rilievo in relazione a quanto si dirà tra breve con riguardo alla nullità del contratto esistente tra primo e secondo sub-vettore).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Il rilievo pratico della disposizione andrà valutato in concreto: è plausibile che la risoluzione venga richiesta dal committente nei soli casi di contratti di durata/ad esecuzione continuata, ed è possibile immaginare casi in cui il committente vorrà avvalersi della facoltà di dichiarare la risoluzione contrattuale (che come detto prescinde da una valutazione giudiziale circa la rilevanza dell' inadempimento) in ipotesi in cui preferisca liberarsi di un contratto divenuto oneroso per negoziare su basi diverse un nuovo rapporto contrattuale.

E' opportuno a questo punto fare qualche valutazione specifica con riguardo alle conseguenze che sotto il profilo della responsabilità dei vettori coinvolti possono conseguire all'affidamento ad un sub-vettore che non sia consentito dal contratto con il committente.

Occorre chiedersi in particolare cosa accada per l'eventualità di danno procurato da un sub-vettore cui si sia rivolto il primo vettore privo di autorizzazione, soprattutto per l'eventualità che non ricorra una ipotesi configurabile come colpa grave.

E' plausibile che il committente (laddove sia legittimato ad agire o abbia comunque interesse a farlo provando di aver subito le conseguenze del sinistro) deduca l'esistenza di una colpa grave, facendo valere l'argomento che l'affidamento a terzi in mancanza di consenso è di per sé grave al punto da consentire una risoluzione automatica del contratto.

L'argomento si presta tuttavia all'obiezione che in tal modo si finirebbe per prescindere dal nesso causale tra il sinistro e l'affidamento non consentito, soprattutto nei casi in cui il sub- vettore (che non è incorso in alcun inadempimento contrattuale) può invocare il limite risarcitorio.

E' parimenti interessante valutare quale possa essere l'impatto sulla copertura assicurativa RCV del vettore o del sub-vettore per effetto di un affidamento non consentito da parte del primo al secondo.

Ribadito che in tal caso non si avrebbe una violazione di legge, ma solo di un obbligo contrattualmente assunto verso il committente, un argomento che potrebbe offrire all'assicuratore del primo vettore una obiezione all'indennizzo è l'eventualità che sia configurabile un pregiudizio all'azione di rivalsa verso il sub-vettore, nella misura in cui il primo vettore non autorizzato incorra in colpa grave per effetto del meccanismo sopra visto, mentre il sub-vettore può invocare il limite.



● Il divieto (a pena di nullità) di affidamento a sub sub vettori

● Ulteriore novità introdotta all'art. 6 *ter* del d.lgs. 286/2005 è il divieto assoluto posto a carico del sub-vettore di servirsi di altri sub-vettori, onde evitare il fenomeno delle (spesso lunghissime) filiere di imprese coinvolte nell'esecuzione del medesimo trasporto.

● La disposizione infatti recita: *Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempiamento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente.*

● La fattispecie viene dunque sanzionata nel modo più drastico possibile, ossia con la nullità, che per definizione può essere fatta valere, oltre che dalle parti in causa, da chiunque ne abbia interesse.

● Il divieto trova tuttavia una deroga in relazione alle imprese che effettuano trasporti di collettame, poiché il comma 4 della disposizione in esame recita: *All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.*

● Dunque, il contratto tra primo sub-vettore e secondo sub-vettore è sempre nullo (non semplicemente suscettibile di risoluzione) per effetto di specifica previsione di legge, con un meccanismo che dissuade al massimo grado il ricorso alla subvezione da parte del primo sub-vettore, poiché come sopra visto quest'ultimo è esposto al pagamento integrale del nolo (dunque è esposto al rischio di non trarre alcun utile dal sub trasporto).



● Si contempla in effetti una azione di recupero del nolo ad opera del sub-vettore successivo al primo pur in relazione ad un contratto nullo, applicando in tal caso i principi ai quali da tempo è pervenuta la giurisprudenza in materia di ingiustificato arricchimento, evitando cioè che della nullità del contratto possa beneficiare di fatto il primo sub-vettore eludendo il pagamento del nolo in quanto fondato su un contratto nullo.

● Non solo, ma come visto, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente.

● E' agevole immaginare che sorgeranno dubbi e problemi interpretativi ed applicativi dalla norma in esame.

● Uno tra questi in particolare è legato alla nuova definizione di vettore, che come visto include *"l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce"*.

● Qualora il trasporto sia affidato a un consorzio o a una cooperativa, che a sua volta fa eseguire la prestazione di trasporto a un proprio consorzio o a un socio, può porsi il dubbio se quest'ultimo debba essere considerato già un sub-vettore (con il conseguente divieto di affidare ulteriormente la prestazione a sub vettori successivi) ovvero operi come primo vettore (con facoltà di avvalersi di sub-vettori).

● Tenuto conto delle gravi conseguenze nascenti dalla nullità introdotta *ex lege* l'interrogativo è evidentemente di notevole rilievo pratico.

● La seconda ipotesi sopra prospettata sembra preferibile sia alla luce del fatto che la definizione di cui al nuovo art. 2 del D.Lgs. 286/2005 qualifica come vettore (e non come sub-vettore) l'impresa consorziata o socia di cooperativa che esegua trasporti affidati a costoro, sia in considerazione del fatto che il vincolo tra impresa e consorzio, o impresa e società cooperativa, evidentemente non si limita alla mera stipulazione di singoli contratti di trasporto, ma dà vita a un ben più articolato rapporto di consorzio o di società.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Vi sono in ogni caso rilevanti problemi di carattere pratico ed operativo, poiché è agevole immaginare che sorgessero difficoltà nell'accertamento della composizione della filiera del trasporto, in un contesto in cui non è detto che vi siano adeguati strumenti di controllo per i vettori ed i loro assicuratori.

Del resto, è plausibile che il secondo sub-vettore possa senza colpa ignorare che c'è una filiera a monte, e che riceve l'incarico da un primo sub-vettore che può avere evidentemente interesse ad occultare la circostanza.

La sanzione della nullità induce anche qui a valutare le ricadute sotto il profilo della colpa grave di una condotta che (per quanto riguarda il primo sub-vettore) integra senza dubbio una violazione di legge.

Ipotizzando anche in tal caso un evento dannoso che consentirebbe l'applicabilità del limite, e che tuttavia si sia verificato nell'ambito e per effetto di un contratto di trasporto nullo, per il primo sub-vettore la sanzione della colpa grave sembra automatica, per il semplice effetto della violazione di legge, e parimenti a rischio di colpa grave è il secondo sub-vettore, per omesso accertamento della violazione di legge.

Quanto al vettore autorizzato ad avvalersi di un sub-vettore che a sua volta viola la legge, sembra ragionevole che si valuti di volta in volta il caso specifico, senza trascurare tuttavia che esso risponde *ex* articolo 1228 c.c. della condotta dei propri ausiliari (in termini da ultimo Cassazione n. 3354/09).

Va inoltre valutata la conseguenza della natura extracontrattuale della domanda nascente dalla nullità del contratto.

L'inquadramento in via extracontrattuale della richiesta di risarcimento potrà determinare una inversione dell'onere della prova (fuoriuscendo dallo schema della responsabilità contrattuale *ex recepto* del vettore), ma allo stesso tempo sancire la automatica inapplicabilità del limite *ex* articolo 1696 c.c. previsto per il contratto di trasporto.

Di particolare rilievo è destinato ad essere il punto della nullità del contratto di sub trasporto con riguardo all'operatività ed efficacia della copertura assicurativa offerta dalle polizze di copertura RCV.



● Si pensi ad esempio a clausole di esclusione dal seguente tenore:

- ⇒ *La società si obbliga a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile ai sensi di legge, nella sua qualità di vettore stradale a titolo di risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate.*
- ⇒ *La società non è obbligata per ulteriori o più ampia responsabilità contrattualmente assunta dall'assicurato.*
- ⇒ *La società non è obbligata per risarcimenti dovuti dall'assicurato in dipendenza di: altre responsabilità contrattuali; eventuali pattuizioni comportanti l'assunzione da parte dell'assicurato di responsabilità contrattuale in termini diversi da quelli previsti dalle leggi vigenti.*
- ⇒ *Condizioni di assicurabilità relative all'esecuzione del trasporto: l'assicuratore non risponde altresì dei sinistri a determinare i quali abbia concorso la colpa grave dell'assicurato nella scelta del mezzo di trasporto del vettore, spedizioniere o altro intermediario allorché il trasporto sia affidato a terzi.*

● Si tratta naturalmente di previsioni di polizza elaborate in un momento antecedente all'adozione della legge di riforma ed alle modifiche in esame e che andranno oggi valutate alla luce della nuova normativa (considerando che in caso di dubbi o ambiguità verrebbero interpretate *contra proferentem*).

● Esse sembrano tuttavia già oggi in parte consentire il rigetto della richiesta di indennizzo che provenga dal primo sub-vettore che affida a terzi il trasporto in spregio della legge.

● Ricorrono peraltro (ed a maggior ragione in relazione al punto in esame) i rischi di un pregiudizio alla rivalsa, rilevante *ex* articolo 1916 terzo comma c.c.

● Restano alcune considerazioni con riguardo alle implicazioni nascenti dalla nullità del contratto sulla azione di rivalsa nei confronti del secondo sub-vettore.

● Tale azione sarebbe fondata come più volte evidenziato su un contratto nullo.



La nullità è rilevabile d'ufficio in qualunque momento dal giudice (sul punto si veda da ultimo Cassazione SU 14828/2012, che ha risolto un annoso contrasto giurisprudenziale) e può essere eccepita/dedotta da chiunque ne abbia interesse in qualunque stato del giudizio.

E' probabile che la nullità sfugga all'esame del giudice adito se non viene eccepita o dedotta da una delle parti.

Il committente potrà avere interesse a dedurla immediatamente per ottenere la decadenza dal limite, ma si esporrà in tal caso all'inversione dell'onere probatorio connessa all'azione extracontrattuale. Analoga posizione sussisterà per il destinatario della merce (terzo a favore del quale il contratto viene stipulato).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

NEW

MAT BLOG

Viaggiare, volare, navigare. Il blog di incontro e confronto sulle assicurazioni dei trasporti nelle sue varie modalità: nave, aereo, strada e ferrovia

Ti aspettiamo www.matblog.it



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
David Gasson
Sean Gates
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Alessandro Morelli
Claudio Perrella
Massimo Nicola Spadoni

HANNO COLLABORATO

Alberta Frondoni
Stefano Guazzone
Paolo Lovatti
Doriano Ricciutelli

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.272
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

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