

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

Luglio 2012 - N. 3

Marine

Italian MAT insurance market overview di Cristina Castellini	3
Sull'individuazione del titolare dell'interesse assicurato nelle polizze merci: una recente pronuncia del tribunale di Milano di Francesca Nozzi	10
Sull'incostituzionalità del limite risarcitorio per danni alla persona nei viaggi “tutto compreso” di Vincenzo Scaglione	12

Aviation

International Union of Aerospace Insurers AGM Montreux Switzerland, June 2012 by David Gasson	16
AGM IUAI, Montreux giugno 2012: il report dei delegati ANIA di Marcello Maestri e Paolo Silvestri	17
La figura del vettore contrattuale e del vettore di fatto nel trasporto aereo: profili di responsabilità di Anna Masutti e Isabella Colucci	20
How accident investigations can degrade aviation safety by Sean Gates	23

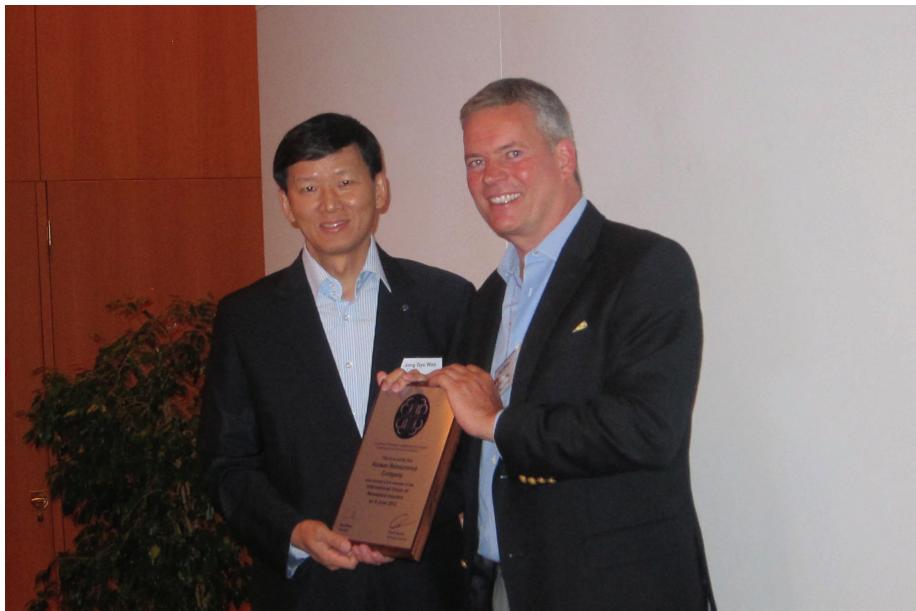
Transport

Autotrasporto e regolamento CE 1071/2009 di Chiara Garino	26
--	----



luglio 2012 - numero 3 p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il Presidente dello IUAI, lo svizzero Benjamin Weber durante la consegna della targa commemorativa dell'Unione ad un guest speaker all'AGM di Montreux (giugno 2012)

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.



luglio 2012 - numero 3 p. 3

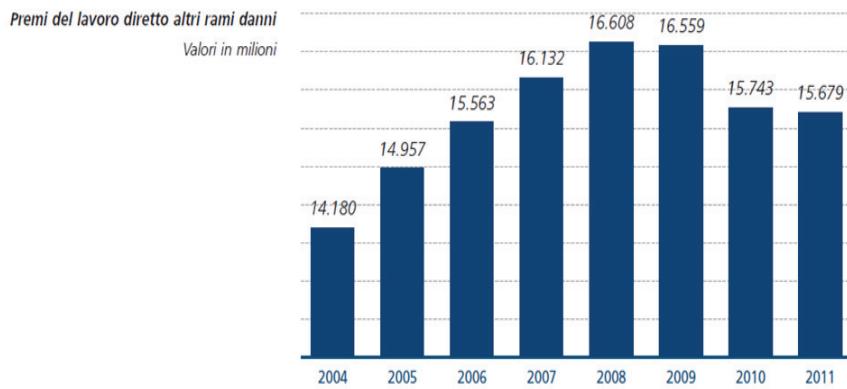
MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I TALIAN MAT INSURANCE MARKET OVERVIEW

Cristina Castellini
MAT manager at ANIA

GENERAL REMARKS

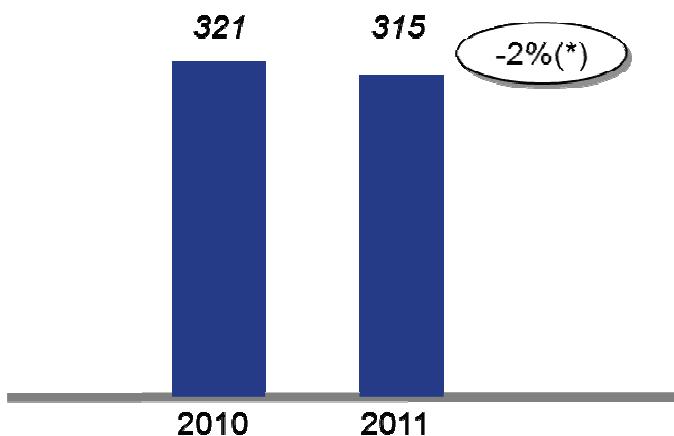
- We decided to include - once a year, starting from this issue - a short space devoted to comments on the main figures of the MAT sector, based on the annual data processed by ANIA for the traditional appointment of the Assembly, at the beginning of July.
- The statistical evidences and charts, showing the trend of single MAT branches, are based on direct premiums income of the Italian companies and those outside the EU, established in Italy. Considering that in the MAT branches, EU companies operating in Italy under the freedom to provide services do have a significant weight (especially in the cargo branch), the comments in the pages that follow - which are the result of the comparison among the operators who sit in the "Marine" and "Aviation" ANIA working groups - might not be fully aligned with the real trends of such undertakings (the EU companies not participating in the survey carried out in the membership).
- In general the economic crisis and the international market's contraction have impacted the insurance sector as shown in the chart below related to the 2011 premium income for non-life insurance classes other than motor.





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

KEY FIGURES - HULL 1. Premium volume (Euro million)



* The decrease stands at -1.1% considering branch offices of European countries.

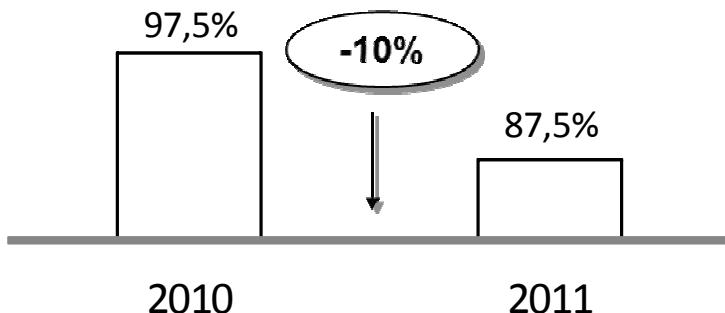
- The volume of gross written premiums in the year 2011 is reduced by 2% (-1.1% considering branch offices of European companies) from the previous year which had already lost about 3% compared to 2009.
- The main reasons for this reduction are related to the global economic crisis that also hit the shipping sector and that, with the contraction of trade and the increase of international competition, has determined:
 - a slight decline in rates
 - the continuing reduction in insured values
 - a decrease in freight costs
 - the decrease in the number of potential new policyholders and, conversely,
 - an increasing demand for premium discounts and "flat" renewals with no increases and even with improvement in financial terms.
- The "pleasure craft" sector deserves a special mention because - due to the downturn in the industry especially with regard to the internal market - showed a reduction in: unit values, assets financed by leasing, sales in the segment of small and medium crafts and lack of use of the same with consequent effects in terms of cancellation of contracts and reduction of the sums insured.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The number of contracts in the portfolio has remained virtually unchanged from last year except for some of the main companies in the hull industry (not yacht) that have instead increased.
- The prospect of average annual growth in premiums in the current year (2012) is broadly stable (with predictable fluctuations between -2% and +2%) and likewise for the three years 2013-2015 for which certain companies however show signs of recovery and growth (with predictable fluctuations between +2% and +10%).
- As far as the yacht insurance market is concerned, the expectations for 2012 are still negative.
- For the next three years, the growth could be stationary in relation to a possible rate increase.
- The costs of reinsurance for the year 2011 were essentially unchanged, but increases in retention have been marked within the excess loss treaties.

2. Combined ratio

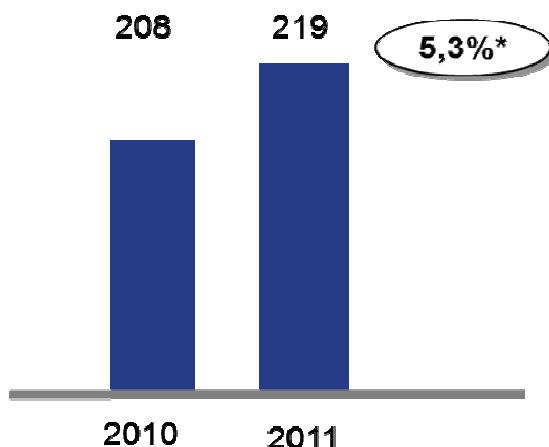


- The combined ratio for 2011 is considerably improved (about 10 percentage points). The fundamental reasons for this improvement should be ascribed mainly to a decline in claims frequency. To a lesser extent a decrease in the number of major claims and in the average cost of claims have also been registered.
- Note that, despite the reduction in hull losses, the yacht sector has been, as in the previous two years, hit by claims of fraudulent nature, primarily on leased units.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

KEY FIGURES - CARGO 1. Premium volume (Euro million)



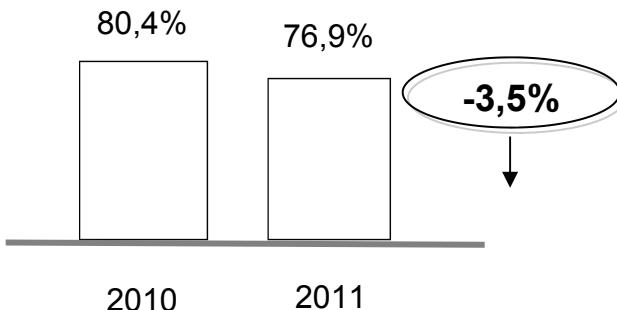
- * The improvement stands at 3.9 considering branch offices of European countries.
- The volume of gross written premiums in 2011 increased by 5.3% (3.9 also considering the branch offices of European countries) over the previous year. The figures are not easy to explain because the industry's turnovers seem to be for most in decline and - in such critical situation - the coverage of goods transported is not considered a priority compared to other insurance coverages. The main reasons for this increase are likely to be related mainly to the following factors:
 - increase in raw material prices which make higher the value of the goods transported
 - modest recovery in the volume of traffic especially in the first half of 2011
 - effects of adjustments in premiums and, in general, contractual reforms of the bad trends of previous years.
- The number of contracts in the portfolio is, in the global average, slightly increased over last year. The prospect of average annual growth in premiums in the current year (2012) is generally stable (between -2% and +2%) and should remain so in the next three years unless an economic recovery in 2014 - 15.
- The market continues to be soft with no signs of stiffness and conse-



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- quently it is difficult to imagine an increase in rates.
- The costs of reinsurance for the year 2011 were essentially unchanged but increases in retention have been marked within the excess loss treaties.

2. Combined ratio



- The combined ratio for 2011 is slightly improved. The main reasons are related to a decline in claims frequency, but also to a decrease in the average cost of claims. It is not ruled out a greater consideration in risks selection and in underwriting activities.

KEY FIGURES - AIRCRAFT HULL

1. Premium volume (Euro million)



* The decrease stands at -8% considering branch offices of European countries.

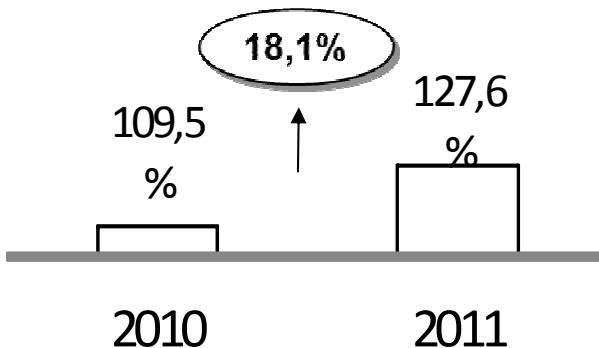
- The volume of gross written premiums in 2011 decreased by 15.6% (-8% considering branch offices of European companies), confirming the downward trend of the previous years.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The causes are related to the persistent situation of market contraction that has brought on a reduction in premiums and the failure of some customers.
- The number of contracts in the portfolio has fallen slightly.
- The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2012) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary for the next three years from 2013 to 2015 (between -2% and +2%).
- The cost of reinsurance for the year 2011 remained substantially unchanged.

2. Combined ratio



- The market loss ratio for 2011 is significantly worsened. The fundamental reasons for this deterioration are due to an increase in the average cost of claims (as a consequence of raising in the amounts required for the compensation) and to the strong influence of a major claim represented by the total loss of a prototype aircraft owned by a primary Italian company.

KEY FIGURES - AIRCRAFT TPL

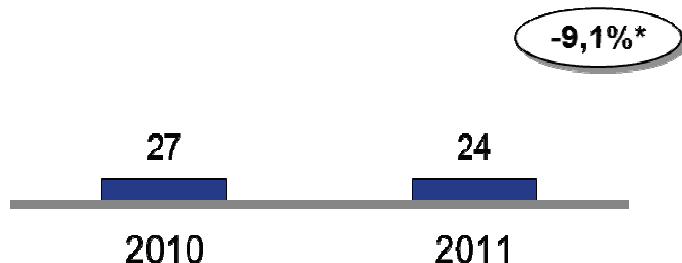
1. Premium volume (Euro million)

- The volume of gross premiums written decreased by 9.1% in 2011 (-4.4% considering branch offices of European companies) rather than the previous year which had recorded an increase of 4.8% compared to 2009.



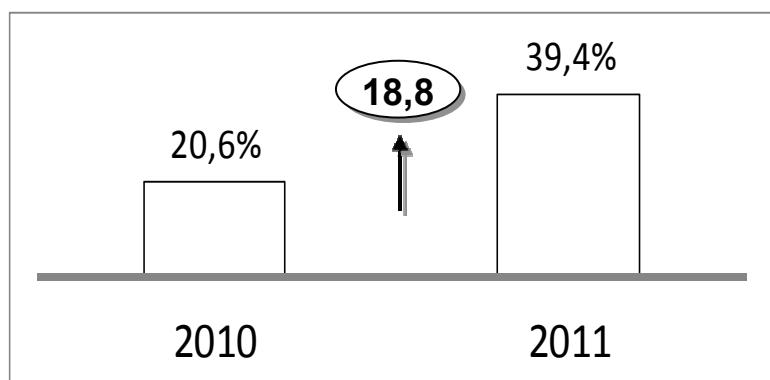
MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- As for the "hull" class, the causes are related to the persistent situation of market crunch that causes a reduction in premiums and the failure of some customers.



- * The decrease stands at -4.4% considering branch offices of European countries.
- The prospect of average annual growth in premiums in the sector this year (2012) appears negative (with predictable fluctuations between -2% and -10%) and stationary for the next three years from 2013 to 2015 (between -2% and +2%).
- The cost of reinsurance for the year 2011 remained substantially unchanged.

2. Combined ratio



- The market loss ratio for 2011 has worsened compared to 2010 as a result of both reduction in premiums and increasing in the average cost of claims. The latter, in turn, was influenced by the strengthening of reserves and an increase in the amounts required for compensation.



luglio 2012 - numero 3 p. 10

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

SULL'INDIVIDUAZIONE DEL TITOLARE DELL'INTERESSE ASSICURATO NELLE POLIZZE MERCI: UNA RECENTE PRONUNCIA DEL TRIBUNALE DI MILANO (sentenza n. 8394/2011 del 22 giugno 2011)

Francesca Nozzi
Studio Legale Lexius Sinacta, Bologna

- Nel settore delle assicurazioni merci trasportate ha incontrato larga diffusione contrattuale la polizza stipulata dal vettore o dallo spedizioniere per conto degli avari diritto, diretta a tenere indenne il soggetto esposto al rischio di danni prodotti alle merci a causa e nel corso del trasporto.
- Detta tipologia contrattuale, disciplinata all'art. 1891 c.c., ricorre quando una polizza è stipulata da un contraente in favore e nell'interesse di un soggetto che viene identificato quale assicurato soltanto a posteriori, ovvero al momento di verifica del sinistro.
- Vertendo in tema di assicurazioni danni a cose, l'assicurato si configura dunque come colui che, al momento dell'evento dannoso, è proprietario del bene danneggiato o andato perduto e ha diritto all'indennità assicurativa una volta verificatosi il sinistro.
- La questione della legittimazione a pretendere l'indennità si risolve dunque in un problema di individuazione del titolare del bene.
- Nel caso risolto con la sentenza in commento, le merci oggetto del trasporto erano state vendute dal mittente che, in seguito al furto totale, aveva ricevuto il risarcimento del danno dalla propria compagnia di assicurazione.
- Quest'ultima si era quindi surrogata nei suoi diritti ed aveva promosso un'azione risarcitoria ai danni del vettore.
- La decisione del Tribunale di Milano, pur affrontando una tematica piuttosto comune, presenta interessanti spunti di discussione.
- In particolare il Giudice di Milano ha rigettato la richiesta di risarcimento promossa dall'attrice ritenendo l'assicurazione carente di legittima -



luglio 2012 - numero 3 p. 11

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- zione attiva, per non avere dimostrato di aver corrisposto l'indennizzo al soggetto effettivamente danneggiato, ovvero al titolare dell'interesse assicurato.
- **Ad avviso del Tribunale, non essendo a priori individuabile il titolare dell'interesse assicurato, una indicazione generica dell'oggetto della copertura, come riscontrato nel caso di specie, sarebbe sufficiente a configurare il contratto assicurativo come polizza per conto di chi spetta, pur in mancanza di una definizione testuale sul tipo di assicurazione fornita.**
- Nella fattispecie in commento infatti, alla voce oggetto di copertura del contratto, era indicato testualmente: *"la polizza assicura tutte le spedizioni di merci a qualsiasi titolo effettuate"*, senza alcuna specificazione della tipologia contrattuale, se per conto proprio o per conto di chi spetta.
- **In sostanza, data la genericità del contratto stipulato fra la mittente e la compagnia assicurativa e l'assenza di una specifica precisazione del tipo di polizza, il Tribunale di Milano ha ritenuto impossibile individuare a priori l'effettivo titolare dell'interesse assicurato, con la conseguente qualificazione del contratto assicurativo come polizza per conto di chi spetta.**
- A detta dell'organo giudicante, considerato che le merci erano state vendute a terzi, con la consegna al vettore ogni rischio si era trasferito automaticamente in capo alle destinatarie del trasporto.
- Il Giudice ha quindi ritenuto che la compagnia assicurativa non avesse fornito adeguata prova della propria legittimazione ad agire in giudizio.





SULL'INCOSTITUZIONALITÀ DEL LIMITE RISARCITORIO PER DANNI ALLA PERSONA NEI VIAGGI "TUTTO COMPRESCO"

Vincenzo Scaglione

Collaboratore alla Cattedra di diritto
della Navigazione Aerea, Università di Bologna

LA QUESTIONE SOTTOPOSTA AL VAGLIO DI COSTITUZIONALITÀ

- La Corte costituzionale, con la sentenza n. 75 del 30 marzo 2012, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 15 del D.lgs. n. 111 del 1995 nella parte in cui, limitatamente alla responsabilità per i danni alla persona, pone come limite all'obbligo di risarcimento dei danni quello indicato dalla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio, firmata a Bruxelles nel 1970 e ratificata con la legge 27 dicembre 1977, n. 1084 (Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio - CCV).
- La disposizione censurata sarebbe stata adottata in contrasto con i principi e criteri direttivi contenuti nell'art. 24 della legge delega 22 febbraio 1994, n. 146 (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria del 1993).
- Tale legge, delegando al Governo l'attuazione della direttiva del Consiglio 90/314/CEE concernente i «Viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"», aveva infatti indicato fra i principi e criteri direttivi quello secondo cui il legislatore delegato, nel disciplinare il contratto di pacchetto turistico "tutto compreso", avrebbe dovuto tenere conto delle disposizioni più favorevoli contenute nella legge n. 1084 del 1977.

I FATTI DA CUI TRAE ORIGINE LA QUESTIONE

- I fatti che hanno portato alla pronuncia della Consulta erano avvenuti nel febbraio 2006 quando una coppia di coniugi aveva convenuto in giudizio la propria agenzia di viaggi per ottenerne la condanna al risarcimento dei danni subiti in un incidente occorso durante un viaggio "tutto compreso" in Egitto nel novembre del 2004.



- I danneggiati, infatti, avevano acquistato un pacchetto turistico che, tra i servizi concordati, comprendeva il volo aereo, i trasferimenti da e per l'hotel, il pernottamento, delle escursioni in bus e, infine, una crociera sul Nilo.
- Durante un'escursione in bus, l'autista, per una condotta di guida pericolosa ed imprudente, aveva perso il controllo del mezzo causando un incidente nel quale i predetti coniugi avevano subito lesioni gravissime.
- Nel corso del giudizio, avviato dinanzi al Tribunale di Verona, il danno veniva quantificato in 808.119 euro ma, dovendo trovare applicazione la Convenzione di Bruxelles come previsto dall'art. 15 del D. lgs. n. 111 del 1995, l'importo massimo liquidabile era determinato in euro 313.500.
- Tale previsione normativa rendeva necessario un ricorso alla Consulta in quanto il Tribunale di Verona, dubitando della legittimità costituzionale del citato art. 15, D. lgs. n. 111 del 1995, riteneva che il legislatore delegato non aveva rispettato i principi e i criteri direttivi fissati dalla legge delega del 1994.
- **I PROFILI DI ILLEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DELL'ART. 15, D. LGS. N. 111 DEL 1995**
- A parere del giudice rimettente, la disposizione normativa contenuta nell'art. 15 del D. lgs. n. 111 del 1995 sarebbe stata adottata in maniera difforme rispetto ai principi e ai criteri direttivi indicati dalla legge delega n. 146 del 1994.
- In particolare, i profili di illegittimità costituzionale riguardavano l'introduzione del limite all'obbligazione risarcitoria per danni alla persona conseguenti all'inadempimento o alla inesatta esecuzione delle prestazioni rientranti nel pacchetto turistico "tutto compreso".
- La norma censurata prevedeva, richiamando sul punto la citata Convenzione di Bruxelles del 1970 (CCV), un limite al risarcimento pari a 50.000 franchi-oro, equivalenti nell'agosto del 2009 a circa 313.500€.
- Secondo il giudice scaligero il limite fissato dalla legge delega era circoscritto alle ipotesi di risarcimento danni diversi dal danno alla persona, con violazione pertanto degli artt. 76 e 77 della Costituzione per difetto di delega.



- Il legislatore delegato, infatti, non sarebbe stato autorizzato ad introdurre una disciplina che avrebbe previsto un limite risarcitorio per i danni subiti dalle persone così come prevista nella CCV.
- Nello specifico, l'art. 24 della legge delega aveva previsto che solo il risarcimento dei danni diversi dal danno alla persona, derivanti da inadempimento o cattiva esecuzione delle prestazioni, avrebbe dovuto essere ammesso nei limiti stabiliti dalla citata legge di ratifica della Convenzione di Bruxelles. In secondo luogo, la direttiva, oltre a non richiamare la CCV, non imponeva alcun limite per il risarcimento dei danni causati alla persona nel corso di un trasporto terrestre rientrante tra le prestazioni oggetto del pacchetto turistico.
- **LA DECISIONE DELLA CONSULTA**
- La Corte Costituzionale, aderendo alla tesi del Tribunale di Verona, ha innanzitutto richiamato, nella propria sentenza, la distinzione sussistente tra il contratto "tutto compreso" (c.d. "pacchetto turistico" o "package"), disciplinato dal D. lgs. n. 111 del 1995, ed il contratto di viaggio di cui alla Convenzione internazionale (quale contratto di organizzazione o di intermediazione di viaggio), sottolineando come solo nel primo la "finalità turistica" assume rilievo, oltre che come elemento di qualificazione, anche con riguardo alle successive vicende del contratto.
- Da tale distinzione la Consulta ha chiarito che "*l'applicazione della disciplina introdotta dalla CCV non fosse ricollegabile al tipo contrattuale che il d.lgs. n. 111 del 1995 era chiamato a disciplinare e che, quindi, il riferimento a tale disciplina non solo fosse un'eccezione, ma che fosse un'eccezione da circoscrivere in un ristretto margine di compatibilità e di favore verso il consumatore, di cui la legge delega aveva inteso individuare con precisione i contorni*".
- Al riguardo, la Consulta, ha ricordato che la legge delega aveva fissato, per l'attuazione della direttiva 90/314/CEE, i seguenti i principi e criteri direttivi: il primo relativo alla salvaguardia delle disposizioni più favorevoli in tema di contratto di organizzazione di viaggio previste dalla legge n. 1084 del 1977; il secondo sulla espressa applicabilità al risarcimento dei danni diversi dal danno alla persona, dei limiti stabiliti dalla legge n. 1084 del 1977.



luglio 2012 - numero 3 p. 15

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Da tali criteri la Consulta ha concluso che il legislatore delegato non sarebbe stato autorizzato ad introdurre la disciplina relativa ai danni alle persone così come prevista nella Convenzione di Bruxelles. In particolare, la scelta fatta dal legislatore delegante era orientata nel senso di introdurre un disciplina di maggior favore per il viaggiatore, in ossequio alle finalità della direttiva 90/314/CEE.
- Per tale motivo, il legislatore, con la legge comunitaria del 1993, aveva ritenuto preferibile mantenere espressamente solo il limite risarcitorio per i danni alle cose, come del resto consentiva anche la direttiva stessa, e di non richiamare l'analogo limite risarcitorio per i danni alle persone.
- Il legislatore delegato, con il D.lgs. n. 111 del 1995, era invece andato oltre prevedendo un massimale anche per il risarcimento dei danni subiti dalle persone nell'esecuzione di un pacchetto di viaggio "tutto compreso".
- Ciò, come visto, ha condotto la Corte Costituzionale a pronunciarsi sull'illegittimità costituzionale dell'art. 15 del D. lgs. n. 111 del 1995 nella parte in cui in violazione dei criteri della legge delega, aveva fissato un limite all'obbligo risarcitorio per danni alla persona, attraverso il richiamo della Convenzione di Bruxelles (CCV), limite, come abbiamo visto, non prefigurato dalla legge delega.





luglio 2012 - numero 3 p. 16

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

I NTERNATIONAL UNION OF AEROSPACE INSURERS AGM MONTREUX SWITZERLAND JUNE 2012

David Gasson

IUAI Secretary General

- IUAI's 78th AGM took place in Montreux in early June, and delegates were presented with a business agenda that was even more interesting and varied than the Swiss weather.
- President Ben Weber's opening address was followed by the results of the voting, which saw Janet Sadler installed as the next President and three new members – Green Delta from Bangladesh, New India, and R+V from Germany – welcomed into the Union.
- As well as the sessions put together by each of the five Study Groups, (ASG - Airlines, GASG - General Aviation, MPASG - Manufacturers Products and Airports, LCSG - Legal and Claims, and SRSG - Space Risks), the agenda featured three themed cross-discipline modules, each consisting of presentations followed by questions and a discussion.
- The first theme was Human Hazards, where the various speakers looked at Plaintiff's bar issues with pilot training and lessor liability, the severe pilot shortage and associated infrastructure and oversight problems in Asia, and the ongoing decline of regional carriers in the USA. This theme also covered safety management systems for manufacturers and airports, and the training of insurance staff for the aerospace market.
- The second theme was Technology Exposures. Topics included were satellite and launcher reliability, the Cape Town Space Asset Protocol, dangerous air cargo (with special reference to lithium batteries), and safety issues with new GA technology. A presentation on the reparability of the A380 provided a stark lesson on the cost and duration of complex repair schemes.
- Theme three focused on Runway Hazards, an area of great concern in terms of flight safety. A guest speaker from Airbus described the Runway Overrun Protection System, and a speaker from Zodiac Aerospace outlined their Engineered Material Arresting System. There was also a presentation on liabilities arising from the use of automated air traffic management systems.



luglio 2012 - numero 3 p. 17

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The SRSG session included a space market overview and statistics, an update on satellites and launch vehicles and two topics of pressing importance: the mitigation of space debris; and the global implications of the 2013 solar maximum.
- The GASG session began with an update of the Union's large loss database, and this was followed by the effect of the continuing global recession on the GA market. Finally, the delegates received a very interesting presentation on GA in India and the surrounding region.
- Following an update on the ASG databases, a guest speaker from airline ANA gave a very detailed presentation on the experience to date of operating the Boeing 787 Dreamliner: the particular significance of this was that ANA was the launch customer for this aeroplane, and so had much useful information to impart to underwriters.
- The final session was the LCSG. Some general issues arising from claims were discussed, and this was followed by a presentation on the impact of social media on claims. Natural hazards, in particular the Japanese tsunami, the Thai floods, and hailstorms, were covered in some detail, as were the disaster plans associated with them.
- The proceedings of the IUAI Montreux AGM, together with all the presentations given, are available in the Members Only section of the Union's website. Insurers who write any aspect of aerospace insurance but are not yet members of IUAI are invited to apply for membership. Contact David Gasson – dg@iuai.org.

A GM IUAI, MONTREUX GIUGNO 2012: IL REPORT DEI DELEGATI ANIA

Marcello Maestri

Responsabile Aviazione Generale, Assicurazioni Generali

Paolo Silvestri

Responsabile Aeroporti e Costruttori, Assicurazioni Generali

- Le tre giornate dell'Assemblea Generale – che ha, tra l'altro visto la nomina del nuovo Presidente Janet Sadler, al posto di Benjamin Weber – si sono concentrate sui tre temi seguenti:



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● EVENTI LEGATI AL FATTORE UMANO (HUMAN HAZARDS)

- Di particolare interesse è stata la presentazione "SMS for Airmanufacturers and Airports" di Simon Abbott (Ace Global) che - muovendo dalla disciplina dell'ICAO del 23 novembre 2006 che prevede che gli Stati richiedano, come parte del pacchetto "sicurezza", ai gestori aeroportuali, ai ground-handler e, pro futuro, ai costruttori aeronautici, di mantenere determinati standard di sicurezza - ha evidenziato come per gli assicuratori possa essere opportuno prevedere che nei questionari gli operatori diano evidenza del "risk assessment" delle loro attività, essendovi tenuti in base alla predetta disciplina internazionale.

- In materia è operativo anche un Safety Management International Group che include varie autorità aeronautiche.
- Per approfondimenti, si rimanda al sito ENAC http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_per_la_Sicurezza/Management_System/Safety_Management_System/index.html

● ESPOSIZIONI ED EVENTI LEGATI ALLE NUOVE TECNOLOGIE (TECHNOLOGY EXPOSURES)

- La presentazione "New Technology Hazards" di Michel Rohr (Swiss Re) ha messo in luce i principali effetti dipendenti dall'uso delle nuove tecnologie, principalmente
 - → il nuovo ruolo dei sistemi IT e dei simulatori
 - → la riduzione dei cicli produttivi
 - → la maggior leggerezza dei nuovi materiali con effetti sui costi.

A livello assicurativo, le nuove tecnologie se da un lato stanno determinando una riduzione della frequenza sinistri, dall'altro si traducono in una maggiore severità degli stessi (i costi di riparazione dei nuovi materiali sono molto più onerosi).

- Con particolare riguardo all'aviazione generale, è stato rilevato che l'applicazione di nuove tecnologie - prevista soprattutto a bordo di aeromobili di fascia medio-piccola - comporterà un miglioramento della navigazione, con rotte più lineari e brevi grazie alle informazioni satellitari e alle applicazioni che saranno disponibili su I-Pad installati a bordo (accesso e modifica ai piani di volo, frequenze radio e settaggio aeromobile).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2012 - numero 3 p. 19

- La seconda giornata ha inoltre visto uno spaccato sull'aviazione generale e sul suo "stato di salute". In particolare si è messo in luce quanto segue:
 - → l'UE è il secondo utente mondiale, dopo gli USA. In crescita tuttavia risultano i mercati asiatici anche se la crisi in corso ha rallentato il rinnovo delle flotte anche in queste aree
 - → più frequente è il ricorso ad aeromobili di dimensioni maggiori con conseguente più ampia autonomia
 - → un consistente numero di "large losses" (oltre ai 5 milioni di dollari) ha avuto una pesante incidenza (30%) sull'incasso premi
 - → la diminuzione della sinistralità è principalmente legata ad un più ridotto utilizzo dei mezzi, piuttosto che ad una maggiore attenzione degli operatori
 - → la ripartizione dei sinistri nel mercato "non USA" è di 2/3 per i corpi e di 1/3 per la RC, con un incremento dei danni nel settore elicotteristico che, da solo, rappresenta circa il 50% delle major losses in AG a fronte di un introito premi pari soltanto ad 1/3 del globale del comparto.
- **EVENTI LEGATI ALLE PISTE (RUNWAY HAZARDS)**
- Infine, come di consueto, di particolare interesse è stata la sezione del Legal and Claims Study Group con la presentazione di un lungo elenco di eventi catastrofali di varia natura occorsi nel 2011 che hanno colpito il mercato assicurativo internazionale e che, sebbene di minore impatto per il settore aeronautico, potranno comunque avere conseguenze sugli approcci sottoscrittivi degli assicuratori "aviation".





L A FIGURA DEL VETTORE CONTRATTUALE E DEL VETTORE DI FATTO NEL TRASPORTO AE- REO: PROFILI DI RESPONSABILITÀ

Anna Masutti

Isabella Colucci

Studio Legale LS Lexjus Sinacta, Bologna

- Nell'ambito del trasporto aereo internazionale è ormai prassi frequente tra gli operatori del settore stipulare accordi commerciali con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo delle flotte disponibili e rafforzare la propria posizione sul mercato. Oltre ai già noti contratti di utilizzazione dell'aeromobile, quali la locazione e il noleggio, negli ultimi anni hanno assunto sempre maggiore diffusione nuove tipologie contrattuali: il "code sharing", il "franchising" e il "leasing", nella sua duplice forma di "wet lease" e "dry lease".
- Queste forme di contrattazione, pur avendo ciascuna proprie specifiche peculiarità, presentano un carattere comune. Tutte le sopra citate formule contrattuali, infatti, determinano l'instaurazione di un rapporto trilaterale che coinvolge il vettore contrattuale ("*contracting carrier*"), il vettore di fatto ("*actual carrier*") e l'utente il quale, pur restando estraneo al rapporto contrattuale tra i due vettori, ne subisce gli effetti.
- Frequentemente infatti i passeggeri, al momento dell'acquisto di un biglietto aereo, stipulano un contratto di trasporto aereo con un vettore contrattuale, sebbene la prestazione venga eseguita da un altro soggetto: il vettore di fatto.
- Si determina, quindi, la coesistenza di due diverse figure di vettori, con evidenti ripercussioni sotto il profilo della responsabilità dei soggetti operanti nei confronti degli utenti.
- In ambito internazionale la questione del riparto di responsabilità tra vettore contrattuale e vettore di fatto, pur essendo stata accennata già durante i lavori preparatori della Convenzione di Varsavia del 1929, è rimasta per molti decenni priva di una specifica disciplina. Solo con la Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961, supplementare alla Convenzione di Varsavia, è stata prevista a livello internazionale una disciplina sul trasporto aereo internazionale in caso di esecuzione del trasporto da parte di soggetto diverso dal vettore contrattuale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2012 - numero 3 p. 21

- Per la prima volta è stato quindi riconosciuto agli utenti il diritto di agire a loro discrezione, contro lo stesso vettore, contro il vettore contrattuale o anche contro entrambi. Il medesimo principio di responsabilità solidale dei vettori è stato poi recepito nella Convenzione di Montreal, oggi vigente in materia ⁽¹⁾.
- A livello nazionale, invece, per decenni si è registrata una totale assenza di disciplina sul punto. Il Codice della Navigazione, infatti, si è sempre limitato a delineare la figura dell'esercente come il soggetto che organizza il trasporto e ne assume la responsabilità ed il rischio d'impresa, non affrontando tuttavia esplicitamente la questione relativa al riparto della responsabilità tra vettore contrattuale e vettore di fatto.
- Nonostante la scarsa chiarezza a livello normativo, la giurisprudenza ha sempre riconosciuto e responsabilizzato la figura del vettore contrattuale. A tal riguardo è interessante richiamare una sentenza della Corte di Cassazione del 1989⁽²⁾, le cui stazioni non sono state ad oggi superate.
- La Corte di Cassazione in tale data ha deciso in merito ad un incidente aereo che aveva coinvolto una società di costruzioni che, dovendo trasportare propri dirigenti, consulenti e collaboratori in Algeria, si fece carico di organizzare il loro trasferimento, affidandolo ad una società di aviazione generale.
- La Corte, in tale vicenda, ha ritenuto la società di costruzione (*Icomsa Engineering*) responsabile della morte dei propri tecnici per la ragione che il *"contenuto essenziale del contratto di trasporto di persone è l'obbligo assunto da un soggetto (il vettore) di trasferire altro soggetto da un luogo a un altro, anche senza che la sua attività assuma carattere professionale e indipendentemente dalle modalità di esecuzione e dall'intervento"*.
- (1) Responsabilità reciproca - Art. 41 comma 1: " Gli atti e omissioni del vettore di fatto e dei suoi dipendenti e incaricati, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni, concernenti il trasporto eseguito dal vettore di fatto, sono parimenti considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale". - Destinatario della richiesta di risarcimento - Art. 45: "L'azione per il risarcimento del danno contro il vettore di fatto, per il trasporto effettuato, può essere promossa, a scelta dell'attore, contro lo stesso vettore o contro il vettore contrattuale o contro entrambi, congiuntamente o separatamente. Quando l'azione è promossa contro uno solo dei vettori, questi ha il diritto di esigere la chiamata in corresponsabilità dell'altro vettore. La procedura e la chiamata sono disciplinate dalla legge del tribunale adito".
- (2) Cass. Civ. sez. III, 20 aprile 1989, n. 1855, *Icomsa Engineering c. Fornaciari Houzel e altri*.



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

- *vento o meno di altri soggetti ausiliari del vettore, essendo indifferente la qualificazione del rapporto intercorso tra costoro e il vettore ai fini dell'attribuzione a quest'ultimo della relativa qualifica nei confronti del soggetto trasportato".*
- Con la riforma del Codice della Navigazione del 2005/2006 il regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Montreal è stato applicato anche ai trasporti effettuati nel territorio italiano.
- L'art. 941 cod. nav.⁽³⁾ ha infatti esteso la portata applicativa della disciplina internazionale ai trasporti nazionali.
- Il medesimo articolo, inoltre, ha previsto che la disciplina sul trasporto di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni del passeggero, *"si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza"*.
- Essa opera, quindi, anche nei confronti delle imprese che svolgono attività del tutto diversa dal trasporto aereo ma che, contrattualmente, si impegnano all'organizzazione del trasporto aereo.
- Si rileva inoltre che, per effetto della riforma del Codice della Navigazione, l'obbligo di contrarre l'assicurazione per la responsabilità civile dei passeggeri è ora disciplinato dall'art. 942 cod. nav.; tale norma prevede, oltre all'obbligo per il vettore di assicurare la propria responsabilità civile per la morte e le lesioni personali dei passeggeri, anche l'azione diretta del passeggero-danneggiato verso l'assicuratore per il risarcimento del danno subito (art. 942, secondo comma).
- Alla luce di quanto detto il passeggero-danneggiato, senza il rischio di incorrere in eccezioni inerenti la natura del rapporto, potrà, pertanto, intentare un'azione di responsabilità sia nei confronti del vettore contrattuale o di fatto sia nei confronti dei loro assicuratori, senza che questi ultimi possano opporre eccezioni derivanti dal contratto assicurativo.
-
-
-
-
-
- (3) Art. 941, comma 1; "Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolata dalle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica".



luglio 2012 - numero 3 p. 23

HOW ACCIDENT INVESTIGATIONS CAN DEGRADE AVIATION SAFETY

Sean Gates
Senior Partner in Gates and Partners

- Aircraft accident investigation is regulated by Annex 13 of the Chicago Convention 1944 (Chicago). Chicago states clearly "The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability" (Article 3.1). There is however no penalty for breach of this article, nor is there any means for private parties affected by breach to seek redress.
- Most states have aviation accident investigation departments, but as significant accidents become more infrequent and as the sophistication of aircraft design and manufacture increases, the general skills of the investigators need expert supplementation.
- In what is known as the "party process"; and because inevitably they are the repositories of the technical expertise in the design, manufacture and operation of modern sophisticated aircraft; manufacturers are relied on by investigators to conduct much of the in depth analysis and testing, leaving investigators to supervise and manage the process.
- Inevitably the party process is open to allegations of undue influence in terms of the technical aspects of the litigation and that it encourages inappropriately close relationships between the investigators and the investigated.
- This aspect of the party process led the US' National Transportation Safety Board (NTSB) to commission the Rand Institute for Civil Justice of the US in 1999 to study the issue, leading to their report entitled "Safety in the Skies". The Institute's brief was to examine the NTSB's training of its and the functioning of the party process including an examination of the liability environment in which the party process operates given, as the report states, "this presents a clear and present danger to the integrity of the investigative process – parties that face potentially enormous economic losses if they are found to be the cause of an accident could attempt to disrupt or bias an investigation".

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



luglio 2012 - numero 3 p. 24

- This possibility is, of course, compounded where there is a significant risk of criminal prosecution. Criminal prosecutions following aircraft accidents in the US are rare but in other, and particularly civil law countries, are very much routine.
- As is well known, in relation to the Air France accident in the Atlantic, a criminal investigation was instituted even before the black boxes were found. In government reaction to the French Pilots Union complaints of apparent bias by the official investigators, France's transport minister called the investigation by the French accident investigation organisation "exemplary" and supported this by stressing that it had been monitored by the French judge carrying out the parallel criminal investigation. There have been few such glaring examples of State confusion regarding the need for independence of the investigation and separation from the criminal process as this. Attention was also drawn to the very close relationship between the BEA and Airbus by Air France, the Pilots Union and the association of victims in a public display of concern at the party process itself.
- The Rand report comments that final accident reports are considered in the legal profession to be "road maps to liability" and that "party representatives may be acting to further various interests beyond prevention of a similar accident..... (and) investigations of major commercial accidents have become nothing but preparation for anticipated litigation".
- These conclusions directly coincide with the concerns of the victims, the Pilots Union and Air France in the AF447 investigation. Investigations in France take place in an environment where not only are civil liability claims made but also where criminal prosecutions are all but inevitable. The question must arise as to the extent co-operation with accident investigations conflicts with the personal and corporate interests of those subject to investigation. The European Union, in its recent regulation of aircraft accident investigation in Europe, ignored industry calls to address these issues on a European level and elected to perpetuate the status quo ante, simply inaugurating an informal club of accident investigation boards throughout Europe for support and assistance. The preamble to the Regulation does reiterate the prohibition in Chicago on the use of aircraft reports in proceedings with the statement "the sole objective of safety investigations should be the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability"; but there is again no enforceable prohibition against misuse of the report by States.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



luglio 2012 - numero 3 p. 25

- Final accident reports are in many civil law countries all but dispositive of the issue of fault in both liability and criminal contexts. It is the practice in civil law systems for the courts to appoint external experts to advise on technical issues, and courts might rhetorically ask who could be more independent and expert than the state body appointed to investigate? This however, misses the point that where a court appointed expert investigates a case, the parties are able to participate; challenge witnesses; and offer evidence. Chicago does not permit that level of participation by parties precisely because it is not intended to be other than a measure to prevent accidents and enhance safety. Muddying the waters of the investigation with financial, commercial and criminal considerations has not been the choice of parties but rather of the consequence of the actions and inactions of States, which may well complain about the effect of those interests in the "party process"; but who retain to themselves the ability to insulate the investigation and cure the problem. For aviation safety the practice of certain States to combine accident investigation with criminal prosecution, of allowing manufacturers access to the process while denying access to the airlines, and of sanctioning the use by criminal courts of accident reports as road maps for prosecution are chilling. Witnesses called by investigators to testify in an investigation intended solely to improve safety should feel free to be frank and open in the expectation that their testimony and the investigation will not of themselves create an exposure to criminal prosecution. If their rights to legal representation in what have effectively become quasi criminal investigations are not respected, counsel for those witnesses must advise them that they should conduct themselves in a manner that will protect themselves and their liberty, even where that conduct may impede measures being taken to prevent further accidents from occurring.
- Criminal investigations should remain the responsibility of those trained and authorised by the State to conduct them, where those interviewed can rely on their rights as dictated by national law to seek the benefit of counsel, and to remain silent if that should be appropriate.
- It will be appreciated that the blurring of the distinction between an Annex 17 investigation and a criminal investigation as presently is the case in a number of countries has precisely the result of damaging aviation safety that the draftsmen of the Chicago Convention and its Member State signatories sought to avoid.



A UTOTRASPORTO E REGOLAMENTO CE 1071/2009

Chiara Garino
Linea Trasporti, Assicurazioni Generali

- Recentemente il trasporto di merce su strada ha subito una radicale riorganizzazione sotto la spinta di un allineamento normativo alle regole europee dato che l'armonizzazione delle norme per l'accesso alla professione in oggetto, prevista dalla Direttiva 96/26 CE, è stata disattesa in quanto queste sono state applicate non uniformemente da parte degli Stati Membri.
- Attualmente il quadro normativo nazionale di settore è formato, oltre che dalla L. 298/74⁽¹⁾, anche dal D.Lgs. 395/00, che ha adeguato la normativa italiana alla disciplina comunitaria, cui ha fatto seguito il D.Lgs 286/2005 e, recentemente, il Regolamento CE 1071/2009. Quest'ultimo, entrato in vigore il 4 dicembre 2011, *"stabilisce le norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio"*.
- Lo scopo del regolamento è quello di rafforzare la cooperazione ed un'equa concorrenza tra le società di trasporti prevedendo come necessari per tutte le imprese stabilite nella Comunità Europea, che esercitano la professione di trasportatore su strada, sia il possesso di requisiti minimi comuni per l'accesso alla professione, sia il riconoscimento reciproco tra Stati Membri dei documenti necessari a tale fine.
- Questa recente normativa attualmente ha generato diverse perplessità soprattutto per quanto riguarda le modalità attraverso cui procedere per dare piena attuazione al Regolamento CE che, in quanto tale, ha portata generale, è obbligatorio in tutti i suoi elementi ed è direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri a partire dalla sua entrata in vigore, ossia venti giorni dopo la sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale⁽²⁾.
- (1) La legge ha previsto l'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto terzi istituito presso la Provincia nella quale l'impresa ha sede principale. L'Albo Nazionale degli Autotrasportatori di cose per conto terzi è gestito, a livello nazionale dal Comitato Centrale per l'Albo presso il Ministero dei Trasporti, a livello provinciale dalle Province.
- (2) Art. 288 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Andando a vedere più in dettaglio la norma *de quo*, essa esordisce con la previsione che ogni impresa di trasporto indichi un gestore dei trasporti, incaricato di dirigere effettivamente e con continuità le attività di trasporto dell'impresa. Il gestore dei trasporti deve risiedere nell'UE ed avere un legame effettivo con l'impresa (ad es. un dipendente).
- Ciò precisato, la normativa comunitaria prosegue prevedendo, all'art. 3, che l'impresa conto terzi, che esercita la professione di trasportatore su strada, possieda i seguenti requisiti: sede effettiva e stabile in uno Stato Membro; onorabilità; adeguata idoneità finanziaria e idoneità professionale.
- Pertanto primo requisito, affinché un'impresa possa esercitare la professione in oggetto, è che abbia sede in uno Stato UE e che disponga sia di locali in cui conservare la documentazione necessaria all'esercizio dell'attività, sia che possieda uno o più veicoli immatricolati in conformità alla normativa nazionale.
- Per quanto riguarda il requisito dell'"onorabilità" è necessario che l'impresa/gestore dei trasporti, in primo luogo, non abbia riportato condanne per infrazioni della normativa nazionale in vigore per determinati settori (circolazione stradale, diritto commerciale, traffico di esseri umani o droga).
- In secondo luogo è obbligatorio che l'impresa non abbia infranto le norme comunitarie riguardanti: i tempi di guida e riposo dei conducenti; il controllo tecnico dei veicoli; la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada; le patenti di guida; l'accesso alla professione.
- Proseguendo la disamina, relativa al possesso di quanto ritenuto minimo per accedere alla professione, ritroviamo il requisito di "idoneità finanziaria" per cui l'impresa deve esser in grado di ottemperare agli obblighi finanziari dimostrando di disporre, ogni anno, di un capitale e di riserve per un valore di almeno Euro 9.000, quando possiede un solo veicolo, e di Euro 5.000 per ogni mezzo ulteriore.
- Infine è previsto, per soddisfare il requisito di idoneità professionale, che il gestore dell'impresa superi un esame scritto obbligatorio, eventualmente integrato da un esame orale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2012 - numero 3 p. 28

- La normativa comunitaria *de quo* stabilisce anche che gli Stati Membri designino una o più autorità competenti incaricate di: istruire le domande presentate dalle imprese (entro al massimo tre mesi); autorizzare l'esercizio della professione di autotrasportatore conto terzi; dichiarare l'idoneità o meno a dirigere le attività di trasporto di un'impresa; procedere ai controlli necessari per la verifica della sussistenza e del soddisfacimento dei requisiti da parte di un'impresa.
- Pertanto, è imposto un livello omogeneo di sorveglianza tramite la previsione della tenuta, da parte di ogni Stato Membro, di un registro elettronico (REN) delle imprese di trasporto su strada autorizzate ad esercitare la professione, che facilita la cooperazione e riduce i costi dei controlli sia per le imprese che per le amministrazioni.
- Infatti i REN sono interconnessi per facilitare lo scambio elettronico di informazioni tra le autorità competenti dei diversi Stati, incaricate del controllo dei dati di tale registro (art. 16 Reg. CE 1071/2009).
- Chiariti brevemente i contenuti della recente previsione normativa comunitaria è utile rilevare come la stessa impatti a livello nazionale.
- Si evidenzia che in Italia la libera interpretazione da parte degli Enti Provinciali (in qualità di Autorità competente in materia) crea difficoltà alle imprese che svolgono/ iniziano l'attività sia in quanto il possesso di tali requisiti è necessario all'iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori (senza la quale non si può ottenere il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio della professione), sia in quanto gli stessi devono essere annualmente dimostrati.
- Pertanto a fronte di tale situazione il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha provveduto emanando:
 - il decreto dirigenziale n. 291 del 25.11.2011⁽³⁾ nel quale si dettano le disposizioni tecniche di prima applicazione del Reg. CE 1071;
 - successivamente, le circolari 2.12.2011 e 4.12.2011 in cui sono fornite alcune indicazioni procedurali per la gestione delle richieste di iscrizione all'Albo e per l'immissione in circolazione dei veicoli di tali imprese;
- (3) Con la Circolare di Dicembre 2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisce alcune indicazioni procedurali per la gestione delle richieste di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e per l'immissione in circolazione dei veicoli di tali imprese.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2012 - numero 3 p. 29

- ○ la circolare 30.04.2012 con oggetto *"Ulteriori chiarimenti per l'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada per conto di terzi"*;
- ○ il D.L. 5/2012 art. 11 convertito dalla L. 35/2012 entrata in vigore il 7 aprile 2012;
- ○ infine la circolare 11.05.2012 *"Chiarimenti sulla dimostrazione del requisito di idoneità finanziaria"*⁽⁴⁾ con cui si è cercato di dare risposta soprattutto alle numerose richieste di delucidazioni che proprio tale requisito ha prodotto.

Infatti l' art. 7 Reg. CE 1071/09 stabilisce che un'impresa di autotrasporto deve dimostrare di essere in grado di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono e la prova di effettiva ed attuale capacità finanziaria deve avvenire ogni anno in alternativa tramite una:

- certificazione di un revisore contabile che attesti la disponibilità dell'impresa di capitale e riserve;
oppure
- *"attestazione, quale una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa l'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o di altri organismi finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, che si dichiarino fideiussori in solido dell'impresa per gli importi di cui al paragrafo1, primo comma."*

In merito alla seconda modalità di dimostrazione del requisito predetto (Par. II Art. 7 Reg. CE 1071/09) sorgono i maggiori problemi in quanto la lettera della normativa UE ritiene idonea sia una garanzia bancaria che un'assicurazione di responsabilità professionale, non meglio definita, purché a garanzia delle stesse ci sia una fideiussione il cui beneficiario però è indeterminato.

- (4) Si ricorda che:
 - la Circolare 30 aprile 2012 al II paragrafo lett. a) punto c) relativamente all'idoneità finanziaria fissa la data di adeguamento ai requisiti prescritti dal Reg. Ce 1071/2009, entro il 4 giugno 2012
 - la Circolare 11 maggio 2012 art. 3 ricorda che *"le attestazioni di idoneità finanziaria presentate in conformità alle disposizioni previgenti all'applicazione del Regolamento (CE) 1071/2009, nonché quelle eventualmente presentate ed accettate successivamente al 4 dicembre 2011, sono da ritenersi valide fino al 4 dicembre 2012 e comunque per la durata di un anno."*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

luglio 2012 - numero 3 p. 30

- Di fatto tutto quanto esposto ha ingenerato nelle Province, che gestiscono l'Albo Provinciale degli Autotrasportatori e sono dunque l'interfaccia diretta dell'utenza sul territorio, difficoltà ad individuare uno "strumento" alternativo ad un'attestazione rilasciata da un revisore contabile, ma comunque equipollente a questa sia sotto il profilo della fondatezza dell'accertamento, sia sotto il profilo dell'impegno al monitoraggio del persistere di quanto certificato.
- A riguardo anche l'UPI ha, con nota 12 luglio 2010 prot. 989 e con nota 14 febbraio 2011 prot. 211, sollecitato il MIT – Direzione Generale Trasporto - a che le Province possano essere utilmente coinvolte nelle procedure di recepimento del Regolamento 1071/09, proprio per poter soddisfare con efficacia le esigenze delle imprese.
- Come spunto di riflessione potrebbe essere utile dare uno sguardo all'art. 6 comma 3 del D.lgs 395/00 che ha adeguato la normativa italiana di settore alla disciplina comunitaria in merito al requisito di capacità finanziaria e interpretare sulla scorta di questo quanto richiesto dal Reg. CE 1071/09.
- In conclusione ad oggi a fronte dell'ampio "margini di manovra" che il legislatore comunitario ha lasciato, non corrisponde un indirizzo omogeneo sul territorio nazionale che consenta di dare piena attuazione alla normativa sovranazionale.
- Pertanto non vi è certezza su come procedere per soddisfare quanto richiesto in particolare dall'art. 7 paragrafo II Reg. CE 1071 e si rimane in attesa di una presa di posizione da parte dell'Amministrazione Centrale ai fini di uniformare le regole per l'accesso alla professione di autotrasportatore conto terzi.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

AGENDA

IUMI - Internation Union of Marine Insurance

16 - 19 settembre 2012

USA, San Diego

Assemblea Confitarma

4 ottobre 2012

Roma

Conferenza CMI - Comité Maritime International

14 - 19 ottobre 2012

Cina, Beijing



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

Isabella Colucci

Chiara Garino

Marcello Maestri

Francesca Nozzi

Vincenzo Scaglione

Paolo Silvestri

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