

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

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

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



SOMMARIO

ottobre 2013 - N. 4 anno III

Marine

| | |
|---|----|
| Facts and Figures: i principali dati dello shipping allo IUMI di <i>Massimo Spadoni</i> | 3 |
| Il mercato "Corpi": i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Angelo Ansaldo</i> | 6 |
| Sanction Limitation and Exclusion Clause di <i>Paolo Lovatti</i> | 9 |
| Loss prevention overview di <i>Riccardo Morgante</i> | 15 |
| Costa Concordia, 18 months later by <i>Claudio Perrella and Laura Uliana</i> | 19 |
| Ten things you should know about Piracy in West Africa by <i>Jim Mainstone</i> | 26 |
| Multimodalità e trasporto su vie d'acqua interne nel Programma Reti Trans-europee 2014 - 2020 di <i>Cesare Bernabei</i> | 29 |
| Brevi spunti giurisprudenziali in tema di quietanza e contratto di assicurazione: profili probatori e fondamento dell'azione in rivalsa di <i>Alberta Frondoni</i> | 35 |

Aviation

| | |
|--|----|
| Il punto sullo stato della security aerea nell'Unione Europea di <i>Doriano Ricciutelli</i> | 43 |
|--|----|

Transport

| | |
|--|----|
| Combating cargo theft on European motorways: a new EU initiative by <i>Eric De Smet</i> | 47 |
|--|----|



ottobre 2013 - numero 4 p. 2

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Londra ha ospitato dal 13 al 18 settembre la conferenza annuale degli assicuratori trasporti provenienti da tutto il mondo.

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION & TRANSPORT WORLD

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

DISCLAIMER

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



FACTS AND FIGURES: I PRINCIPALI DATI DELLO SHIPPING ALLO IUMI

Massimo Spadoni
Responsabile Settore Merci, SIAT



Il Facts & Figures Committee non ha mancato al consueto appuntamento annuale, svolgendo egregiamente anche quest'anno il suo compito, ovvero la presentazione dei dati e delle statistiche globali Marine a livello mondiale.

Queste le cifre e l'analisi al 31 dicembre 2012.

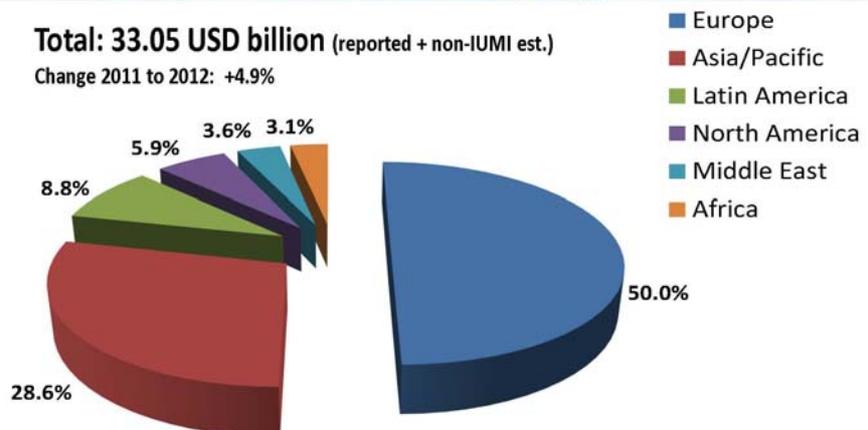
Raccolta premi

La raccolta premi Marine complessiva è di poco superiore a USD 33 miliardi. L'aumento rispetto allo scorso anno è dovuto all'implementazione della raccolta dati che ha visto quest'anno l'ottenimento di informazioni riferibili a nuovi mercati, quali America Latina, Medio ed Estremo Oriente.

Marine premium 2012 – by region

Total: 33.05 USD billion (reported + non-IUMI est.)

Change 2011 to 2012: +4.9%

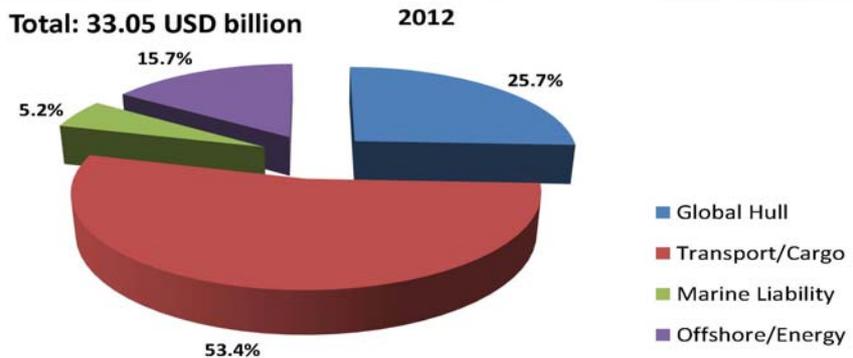


For premiums by country, check download.



La parte Cargo (USD 17,7 miliardi) rappresenta il 53,4% dei premi globali. I Corpi “pesano” per USD 8,5 miliardi, pari al 25,7% del globale.

Marine premium 2012 – by line of business

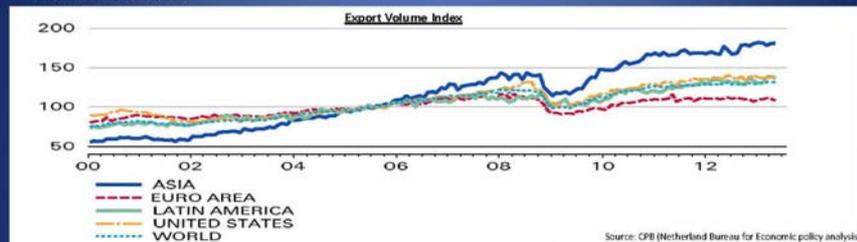


Settore Cargo

Il Settore soffre inevitabilmente la situazione economica globale, elemento chiave per l'industria dell'assicurazione Marine, riflettendo la crisi finanziaria e la recessione globale. La loss ratio complessiva non consegna un profitto tecnico, considerando anche l'effetto sui sinistri dell'uragano Sandy che ha in particolare colpito il mercato Usa.

Le prospettive di mercato sono quelle di condizioni difficili e dal futuro incerto particolarmente legato all'andamento dell'economia globale.

Emerging economies continue to remain crucial for developments of world trade ...



... outpacing the rest of the economy in respect of export volume growth nevertheless also suffering from the economic crisis due to the increased globalisation

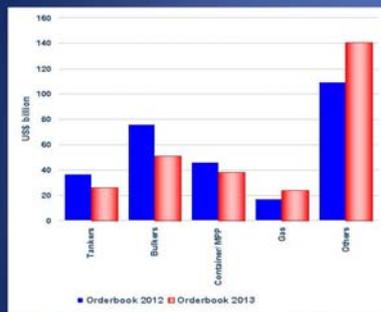


MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

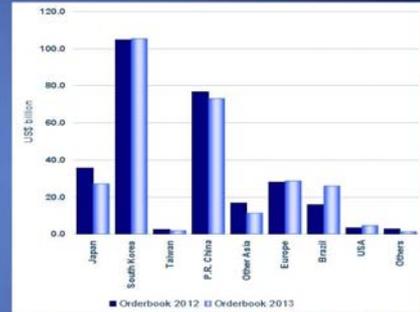
Settore Corpi

- I valori assicurati ai rinnovi continuano a diminuire.
- Sono stabili i costi di riparazione e la frequenza dei sinistri anche se la loss ratio complessiva non evidenzia alcun profitto tecnico (non considerando il sinistro "Costa Concordia"). Il Settore continua ad essere in perdita da 17 anni consecutivi e le prospettive permangono incerte.
- Il valore delle New Building è in crescita, così come la demolizione di portarinfuse.

Value of Newbuildings (by Vessel Type)



Value of Newbuildings (by Country/Region of Build)

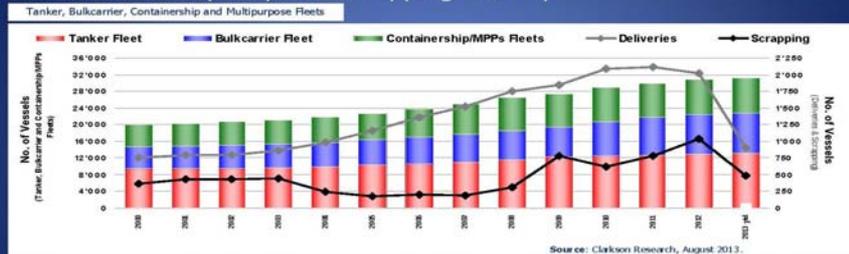


Total value of Newbuilding orderbook as of 1st August 2013 is US\$279.4 bn compared to US\$286.2 bn in 2012 (both at contracted values)

Source: Clarkson Research, August 2013 & August 2012.



... due to overcapacity of the shipping industry...



Additional new capacity is still to come on-stream, although at a slower rate than recent years which will continue to restrain freight rates



- I noli continuano ad essere bassi mentre l'industria offre sovracapacità.
- Il quadro complessivo illustra una situazione di mercato non certo brillante con prospettive di profonda incertezza. Rimane la consapevolezza che il Ramo più antico del mondo costituisce un fattore determinante ed indispensabile per lo shipping.



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

Angelo Ansaldo
Responsabile Settore Corpi, SIAT



Le problematiche che continuano ad affliggere gli underwriters sono svariate e tutte causate dalla scarsa redditività che ha sempre contraddistinto la nostra industria.

Individuiamo la mancanza di disciplina nelle sottoscrizioni che deriva dalla persistente ed abbondante capacità e dalla pluralità di players esistenti al mondo.

Le avanzate tecnologie rendono le navi da un lato sempre più sicure, ma dall'altro, la sofisticazione delle strumentazioni di bordo, costituisce un ostacolo per equipaggi inesperti e causa serie difficoltà per gli assicuratori nel determinare il rischio che corrono. Siamo effettivamente in grado di valutare e gestire tali cambiamenti e fare un vero risk assessment del nostro portafoglio?

L'elevata esposizione, soprattutto sulle navi porta container di ultima generazione, può concretarsi in enormi accumuli di rischi, sommando il valore assicurato del corpo e delle merci trasportate.

Una perdita totale può determinare un esborso complessivo fino a un miliardo di dollari, basti pensare al recente caso della "Mol Comfort" il cui *bill* potrebbe ammontare a USD 400.000.000 tra corpo e macchina e cargo.

Durante la conferenza è stato citato più volte il sinistro della Costa Concordia, non solo dal punto di vista tecnico, per la difficoltà della rimozione relitto, ma anche monetario in quanto, soprattutto per i "Clubs", l'esborso continua a crescere ogni giorno e la cifra ha ormai superato il miliardo di euro.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Come accennato, l'andamento dei corpi è costantemente negativo a livello mondiale con una loss ratio intorno all'80% prima delle spese in-tese come costi acquisitivi, remunerazione del capitale e costi operativi della struttura. Questo vuol dire, che, tecnicamente parlando, gli assicuratori continuano a perdere soldi e che per portare i bilanci in utile, è necessario ricorrere ad altre voci e partite.

● Per quanto riguarda i premi sottoscritti, il settore marine nel 2012 vale USD 33 miliardi in leggero aumento rispetto al 2011. I Corpi rappresentano 8,5 miliardi di dollari (+ 3% sul 2011) così sottoscritti per aree geografiche: Europa 52%, Asia/Pacifico 35%, Sud America 6%, USA/Canada 4,5% ecc.. Tra i mercati di sottoscrizione, Londra resta al primo posto con quasi il 20% del totale, seguito da Scandinavia con 11%, Cina 10%; l'Italia è al settimo posto con il 3,70% e cioè circa 300.000.000 di dollari.

● Infine, un cenno ai valori assicurati delle navi: la perdurante crisi economica e il conseguente deprezzamento dei noli marittimi hanno spinto il valore delle navi verso il basso. Dal 2009 ad oggi, infatti, la riduzione di detti valori (tra il 40 e 50%) ha determinato una sensibile contrazione nei volumi dei premi delle compagnie.

● Per quanto concerne gli speakers, di particolare interesse sono stati gli interventi di Paul Hill (Chief Surveyor di Braemar) sulla problematica delle catalyst fines e di Karl Lumbers (Director UK P&I Club).

● Le "cat fines" sono particelle microscopiche che restano nel bunker a seguito del processo di raffinazione del grezzo. Esse si incastrano nei meccanismi dell'apparato motore e possono provocare abrasioni e conseguenti danni in macchina.

● Il livello massimo di cat fines stabilito dalle organizzazioni internazionali è 80 parti per milione, ma i costruttori di motore MAN B&W e Wartsila sostengono invece che un combustibile con un massimo di 15 ppm di cat fine sia da utilizzare per i motori da loro costruiti.

● Nonostante tale disparità le compagnie petrolifere non intendono assorbire i costi derivanti da forniture di bunker ai livelli sopra esposti, necessari per evitare le abrasioni del motore, per cui restano a carico della nave le conseguenze di tale impostazione. Pertanto se le navi non dispongono di adeguati dispositivi atti a purificare efficacemente il bunker ecco che si verificano i danni ai motori con sempre maggiore frequenza.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Il Joint Hull Committee di Londra già da tempo ha creato un working group ed emesso una circolare che informa gli assicuratori delle cause e delle possibili soluzioni volte a mitigare le conseguenze di questo inconveniente.

● L'intervento di Karl Lumbers è imperniato sul contributo umano alle avarie marittime e sul relativo impatto per gli assicuratori.

● Come noto, l'errore umano continua ad essere l'elemento determinante nelle avarie marittime. Non si dispone di statistiche esatte, ma sappiamo che una larga percentuale dei danni è attribuibile al fattore umano.

● Che cosa si intende esattamente per errore umano?

● Secondo i dati del rappresentante del Regno Unito, su un campione di quasi 1.500 persone e relativamente a danni eccedenti il milione di dollari, le cause delle avarie sono imputabili come segue:

- ○ 33% ad errori provocati da ufficiali di coperta,
- ○ 14% ai piloti,
- ○ 12% all'equipaggio,
- ○ 9% al personale di terra.

● E' stato inoltre evidenziato un aspetto temporale di notevole interesse.

● La durata media della vita a bordo per oltre il 30% dei comandanti è inferiore ai tre anni e un 25% ha meno di due anni di servizio presso la stessa compagnia di navigazione.

● Per gli ufficiali di coperta la percentuale sale al 57% per coloro che hanno meno di tre anni di esperienza e 27% per ufficiali con meno di un anno.

● Le nazionalità più importanti dei comandanti ed ufficiali continuano ad essere Filippine, Cina, Ucraina, India, Grecia e Russia.

● Per noi assicuratori Corpo e Macchina non esiste una soluzione rapida e risolutiva, ma solo la nostra capacità di analizzare più a fondo i rischi che sottoscriviamo, valutarne attentamente l'esposizione e calcolare un premio che preveda non solo i fattori tecnici di rischio, ma che possa anche generare un surplus necessario a coprire tutte le spese e a remunerare adeguatamente il capitale.



SANCTION LIMITATION AND EXCLUSION CLAUSE

*Paolo Lovatti
Executive Consultant Marine Global
Nationale Suisse*



E' la clausola predisposta dal mercato inglese, datata 11 agosto 2010 che regola le coperture assicurative in relazione agli effetti delle sanzioni finanziarie internazionali - o embarghi finanziari - utilizzate per contrastare l'attività di Stati, individui od organizzazioni che minaccino la pace o la sicurezza internazionale.

Le misure consistono nel congelare fondi e risorse economiche possedute, nei Paesi che adottano tali sanzioni, da persone od organizzazioni di un Paese straniero e nel divieto di metterli a loro disposizione. Queste misure possono essere decise dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con specifiche risoluzioni. In tal caso ciascun Paese membro dell'ONU ha l'obbligo di applicarle. I giochi politici all'interno delle Nazioni Unite spesso ostacolano il varo di risoluzioni condivise. Tuttavia singoli Paesi possono decidere di adottare autonomamente misure sanzionatorie nei confronti di determinati Paesi nei modi e nelle misure che più ritengono opportune. Specifico è il caso degli Stati Uniti che da anni si sono dotati di un'Agenzia denominata Office of Foreign Assets Control (OFAC) che fa capo al Dipartimento del Tesoro. Essa opera a supporto del sottosegretariato del Treasury for Terrorism and Financial Intelligence.

Più recentemente anche l'UE ha deciso di adottare una politica comune in materia di sanzioni, avocando a se le competenze degli Stati dell'Unione.

Esse sono uno strumento della politica estera e di sicurezza comune e sono adottate secondo le disposizioni del Trattato CE. Le sanzioni sono decise con regolamenti del Consiglio sulla base di una posizione comune ed i regolamenti sono immediatamente esecutivi in ogni Stato membro. Ciò rende più efficace l'attuazione delle misure adottate su tutto il territorio europeo.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● A livello europeo, a differenza degli Stati Uniti, il ricorso alla politica dell'embargo è sempre stato ridotto e gli effetti poco conosciuti alla maggior parte dei singoli.

● Solo con il Regolamento 961/2010 che imponeva sanzioni economiche nei confronti di persone ed entità iraniane la questione è diventata più stringente, imponendo a tutti i soggetti coinvolti con il trading iraniano attività adeguate al fine di non incorrere nelle sanzioni previste al riguardo.

● Con il Regolamento 267/2012 l'Unione Europea, seguendo in parte le precedenti deliberazioni, ha cercato di imprimere un ulteriore giro di vite nei confronti dell'Iran nel tentativo di costringere il suo Governo ad abbandonare i progetti di espansione nucleare.

● I rappresentanti dei settori principalmente interessati dalle nuove misure restrittive hanno tuttavia fatto presente che le nuove sanzioni potrebbero causare effetti collaterali imprevisti tali da pregiudicare certi settori dell'economia europea. Occorre infatti tener conto che l'attuale politica di embargo nei confronti dell'Iran non è seguita da tutti i Paesi industrializzati.

● Le preoccupazioni sollevate, si riferiscono principalmente al settore assicurativo e a quello del trasporto marittimo.

● Le sanzioni più recenti, in aggiunta alle precedenti, impediscono alle Compagnie assicurative europee di fornire coperture nei confronti di qualsiasi vettore che provveda a trasportare petrolio di origine iraniana, indipendentemente dal fatto che esso sia destinato agli Stati membri o ad altri Paesi al di fuori della UE, così imponendo agli assicuratori di rinunciare ad una porzione importante del proprio business.

● Allo stesso modo gli armatori dovranno rifornire le proprie navi con combustibili che non siano di origine iraniana. Resta il fatto che secondo quanto dagli stessi denunciato, i combustibili di diversa provenienza sono normalmente mescolati e risulterebbe oltremodo difficile poter rispettare la norma, con il rischio per gli armatori di incorrere incolpevolmente nelle relative sanzioni.

● A questi tentativi di resistenza da parte di alcuni settori si contrappone un'azione degli Stati Uniti sempre più energica che con l'Iranian Freedom and Counter-Proliferation Act 2012 del 2 gennaio 2013 intende inasprire ulteriormente la sua azione di controllo dell'embargo.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Questo in sintesi è il quadro normativo nel quale ci si deve muovere.

Per ciò che concerne gli aspetti assicurativi, in particolare occorre far riferimento a quanto previsto dall'art. 35 del Regolamento 267 che regola le assicurazioni che possano riguardare entità iraniane. Esso recita:

1. *E' vietato fornire assicurazioni o riassicurazioni:*

- a) *all'Iran o al suo Governo e ai suoi enti, imprese e agenzie pubblici*
- b) *a una persona, un'entità o un organismo iraniana/o diversi da una persona fisica o*
- c) *a una persona fisica o a una persona giuridica, un'entità o un organismo quando agisce per conto o sotto la direzione di una persona giuridica, di un'entità o di un organismo di cui alle lettere a) o b).*

2. *Le lettere a) e b) del paragrafo 1 non si applicano alla fornitura o all'intermediazione di assicurazioni obbligatorie, di assicurazioni per la responsabilità civile verso terzi o di riassicurazione a persone, entità o organismi iraniani situati nell'Unione, né alla fornitura di assicurazioni per missioni diplomatiche o consolari iraniane nell'Unione.*

3. *La lettera c) del paragrafo 1, non si applica alla fornitura di assicurazioni o intermediazione di assicurazioni, ivi comprese le assicurazioni sanitarie e di viaggio o di riassicurazione, alle persone che agiscano a titolo privato, ad eccezione di quelle menzionate negli elenchi di cui agli allegati VIII e IX.*

La lettera c) del paragrafo 1 non impedisce la fornitura di servizi di assicurazione o riassicurazione o intermediazione di assicurazioni al proprietario di una nave, di un aeromobile o di un veicolo noleggiato da una persona, un'entità od un organismo menzionati alla lettera a) e b) del paragrafo 1.

Ai fini della lettera c) del paragrafo 1, non si considera che una persona, un'entità o un organismo agisca dietro istruzioni di una persona, di un'entità o di un organismo di cui alle lettere a) e b) del paragrafo 1 qualora tali istruzioni siano impartite ai fini dell'attracco, del carico, dello scarico o del transito sicuro di una nave o di un aeromobile che si trovino temporaneamente nelle acque o nello spazio aereo iraniani.

4. *Il presente articolo vieta di prorogare o rinnovare gli accordi di assicurazione e riassicurazione conclusi prima del 27 ottobre 2010 ma, fatto salvo l'articolo 23, paragrafo 3, non vieta di rispettare gli accordi conclusi prima di questa data.*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Come è possibile rilevare gli spazi di manovra a favore degli assicuratori sono divenuti veramente minimi se non inesistenti. In pratica, in base a quanto previsto da questo art. 35, relativamente all'assicurazione si prescinde dal fatto che sia ammessa l'esportazione o l'importazione di determinate merci, impedendone di fatto la loro assicurazione.
- Per adeguarsi al Regolamento 961/2010 il mercato inglese si era dotato di proprie clausole di riferimento, predisposte a pochi giorni di distanza l'una dall'altra dal Joint Cargo Committee e dal Joint Hull Committee, ma dal contenuto identico.
- Come conseguenza di ciò anche la maggior parte degli altri mercati nazionali si è dotata di clausole simili o ha direttamente adottato quelle inglesi. Il fatto che nel divieto siano stati coinvolti contemporaneamente assicuratori e riassicuratori ha provveduto ad omogeneizzare in breve il mercato internazionale con poche eccezioni, soprattutto dove non è richiesto un supporto riassicurativo.
- Per semplicità facciamo riferimento ed esaminiamo la clausola Cargo datata 11 agosto 2010:
 - *"No (re)insurance shall be deemed to provide cover and no (re)insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union United Kingdom or United States of America."*
- Il citato Regolamento 267 del 2012 non ha inciso sulla portata della clausola emessa precedentemente, di per se stessa già sufficientemente restrittiva. Essa pertanto continua ad essere pienamente operativa nella sua formulazione originaria.
- Alcune considerazioni sul Regolamento e sulla portata della clausola:
 - sebbene il Regolamento non preveda un embargo totale e permetta l'esportazione e l'importazione di un certo numero di classi merceologiche, l'embargo sulla prestazione dei servizi assicurativi è molto più stringente e non permette l'assicurazione di tali beni. Esiste pertanto una dualità nella portata del regolamento che potrebbe creare confusione;
 - la clausola è stata predisposta per proteggere assicuratori e riassicuratori dalle potenziali conseguenze derivanti da indennizzi che potrebbero dover essere riconosciuti in violazione al Regolamento.



In pratica essa sposta sull'assicurato le responsabilità che possano derivare dalla violazione di qualsiasi sanzione economica, commercio, legge o regolamento previsto da risoluzioni delle Nazioni Unite o dall'Unione Europea, del Regno Unito o degli Stati Uniti d'America. Sarà pertanto a carico dell'assicurato mettere in atto gli strumenti idonei a verificare l'esistenza di tali norme restrittive, nei momenti più idonei delle proprie trattative commerciali.

L'inosservanza da parte dell'assicurato di esercitare la dovuta diligenza a questo riguardo può potenzialmente portare all'ineoperatività della copertura per il rifiuto degli assicuratori a riconoscere l'indennizzo per non incappare a loro volta in sanzioni che potrebbero essere a vario titolo onerose.

Tra gli strumenti che possono essere utili per verificare l'esistenza di situazioni di embargo vi sono il sito della Commissione europea e quello del Governo americano (*ndr* si vedano i link in chiusura all'articolo).

- Con la legge del 29 giugno 1971, in base a quanto previsto dall'art. 70 dell'Establishment Act of the Central Insurance Authority of Iran, vi è divieto di assicurare all'estero le merci all'importazione e congiuntamente di acquistare le stesse con resa CIF.

Ne deriva che già da tempo la possibilità di assicurazione delle merci destinate in Iran è molto limitata. Prima facevano eccezione le esportazioni dall'Iran di petrolio e derivati. Ora il suddetto Regolamento vieta di importare nella UE, acquistare e trasportare il petrolio greggio ed i prodotti petroliferi e petrolchimici elencati nel Regolamento stesso, andando così ad annullare ogni spazio di manovra da un punto di vista assicurativo.

In occasione della recente Conferenza dello IUMI tenuta a settembre a Londra, nel corso di uno dei workshop è stato effettuato un sondaggio fra i partecipanti sull'utilizzo della Clausola Sanzioni.

Il risultato è stato che il 77% degli assicuratori presenti provvede ad includerla sempre nei contratti, il 16% quasi sempre, talvolta il 4% mentre il restante 3% non l'utilizza mai. Pertanto dopo un inizio stentato quando la clausola fu presentata nel 2010 con resistenze da parte di assicuratori che si vedevano precludere una parte di attività, si assiste ora ad un'applicazione abbastanza massiccia di questa clausola.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- Certo è che in alcuni Paesi l'azione di controllo delle Autorità ha preso avvio e l'applicazione della clausola non resta un fatto formale.
- Si parla di assicuratori sotto inchiesta in Germania, Olanda e Norvegia.
- Negli USA ove la pratica dell'applicazione delle sanzioni risale molto più nel tempo, nessuna compagnia di assicurazione locale è recentemente risultata sanzionata o indagata, mentre l'American Club (P&I) a seguito di violazioni relative a Cuba, Sudan e Iran è stato costretto a pagare una sanzione di US\$ 348.000.
- In Italia al momento non sono segnalati problemi o accertamenti.
- Si tratta ora di capire come si evolverà la situazione politica nei rapporti fra USA e Iran ma certamente non sarà un percorso breve tale da portare alla decadenza dell'utilizzo della clausola.
- Occorre infatti ribadire che sebbene essa sia stata predisposta sulla spinta del Regolamento UE del 2010 specificatamente relativo all'Iran, nella sua formulazione il Joint Committee è andato oltre mantenendo un approccio politico già visto per altre clausole.
- Infatti non ha menzionato specificamente l'Iran ma ha indicato più genericamente tutti i regimi sanzionatori presenti e futuri previsti da Nazioni Unite, Unione Europea, Regno Unito e USA.
- Per gli assicuratori non sarà pertanto più necessario rincorrere con clausole specifiche nuove situazioni di embargo come potrebbe essere quella recente nei confronti della Siria.
- Di fatto poi, con questa clausola vi è un allineamento assicurativo con le regole OFAC che sebbene lascino alcune flessibilità, sono molto più estese per portata ed applicazione.



EUROPEAN
COMMISSION

http://ec.europa.eu/external_relations/cfsp/sanctions/index_en.htm

<http://www.treasury.gov/about/organizational-structure/offices/Pages/Office-of-Foreign-Assets-Control.aspx>





L OSS PREVENTION OVERVIEW

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



Nell'ambito del Loss Prevention Committee dello IUMI, i temi trattati hanno riguardato nell'ordine: le operazioni di caricazione a bordo delle navi ed il trasporto di "enti critici", la pulizia e preparazione al trasporto delle navi bulkcarries (porta rinfuse di particolari commodities), i sistemi antincendi a bordo delle navi portacontainers e gli effetti abrasivi di carburanti meno raffinati anche se meno inquinanti (cat fines).

Trasporto di enti critici

Per il trasporto di enti critici, quali le pale eoliche, ci si è soffermati sul pericolo di danni indiretti qualora le polizze marine prevedessero anche una specifica sezione project-cargo DSU (delay in start up).

Le raccomandazioni in questo caso sono quelle ben conosciute dal nostro mercato e riguardano le informazioni preliminari da raccogliere in merito al replacement time del critical item in caso di sinistro, le dimensioni, gli imballaggi, i rizzaggi e gli apprestamenti al rimorchio (in caso dell'utilizzo di chiatte).

L'acquisto di enti critici è consigliabile venga effettuato su base EXW (franco fabbrica del venditore-produttore) piuttosto che DDP (con consegna alla sede dell'acquirente a cura di venditore-produttore). Questo per ovvie ragioni di controllo diretto del rischio dei beni di interesse del compratore.

Per quanto riguarda l'utilizzo delle navi, è stato sottolineato che non sempre le più vecchie sono le peggiori, specialmente se sono adibite a trasporti "speciali"; ma se superano i 20 anni, tutte le informazioni tecniche su stazza, classe ecc. devono essere poste come warranty.



● Un focus particolare è stato dedicato alle navi semisommersibili per i trasporti, ad es., di gru portuali o piattaforme petrolifere con studio delle forze di accelerazione del critical item in rapporto alla velocità, strazza e forza della nave.

● Un altro tema ha riguardato la sensibile problematica della pulizia delle navi portarinfuse e la possibilità di contaminazione dei prodotti caricati, in caso di trasporto di miscele, o di bagnamento per presenza di acqua (di mare o dolce) all'interno delle stive, con indicazione dei rimedi e raccomandazioni alla carica.

● Sistemi antincendio sulle portacontainers

● Il rappresentante dell'associazione tedesca ha sensibilizzato i partecipanti sull'attuale stato di deficienza di validi sistemi antincendio a bordo di navi portacontainers ed il caso MSC Flaminia (14 luglio 2012 - nel mezzo dell'Oceano Atlantico, incendio a bordo a seguito di incendio ad un container, operazioni di spegnimento durate molti giorni) è tornato alla ribalta nella sua drammaticità con perdita di buona parte del carico e di 2 vite umane. L'argomento, che ha trovato il massimo interesse, dovrà essere portato avanti presso la comunità degli armatori e cantieri per le costruzioni delle nuove navi portacontainers (Panamax - alcune con più di 12.000 teu a bordo) e presso l'IMO (International Maritime Organization). La dotazione di nuovi sistemi aggiuntivi antincendio su navi in circolazione appare di difficile attuazione sia per i costi materiali da sostenere che per quelli indiretti dovuti al fermo nave.

● Sarà invece imprescindibile la dotazione di un efficiente sistema antincendio per le nuove navi portacontainers (con capacità fino a 18.000 TEU).

● La relazione "Firefighting on container vessels" ha illustrato la dinamica dell'evento.

● L'incendio è divampato in un container contenente una sostanza infiammabile e collocato nella stiva della nave, contravvenendo così alle regole di carica di merci pericolose che prevedono il loro posizionamento sopra coperta.

● Il fuoco si è poi propagato da un container all'altro e gli stessi container, posizionati in file e colonne, hanno purtroppo ostacolato i tentativi di estinzione da parte dell'equipaggio.



Il crew ha utilizzato solo manichette ed estintori, strumenti decisamente inadeguati a fronteggiare l'evento che con il passare delle ore e dei giorni si è maggiormente sviluppato. Solo dopo alcuni giorni un rimorchiatore oceanico è riuscito ad intervenire con attrezzature e cannoni idraulici ad alta pressione che hanno raffreddato il carico contenendo anche l'ulteriore espansione dell'incendio.

Le operazioni di spegnimento si sono concluse dopo 5 settimane e mezzo con la perdita del 70% del carico e seri danni alla struttura della nave.

Tutte le navi sono solitamente dotate di sistemi di estinzione degli incendi anche a base di anidride carbonica (CO₂). L'anidride carbonica contribuisce allo spegnimento dell'incendio agendo sulla riduzione dell'ossigeno che invece lo alimenta. Purtroppo molti container, come anche alcune merci, contengono ossigeno che non può essere raggiunto da CO₂.



La presentazione si è conclusa con l'illustrazione di possibili soluzioni che probabilmente potrebbero contribuire a contenere incidenti simili con l'impiego di suddivisioni compartimentali delle aree di carico, dotazioni di efficienti sprinkler con acqua a cascata sopra coperta e sistemi di distribuzione di CO₂ sulle fiancate.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Una accurato sistema di monitoraggio a 360°, o almeno a 180°, potrebbe consentire all'equipaggio di non esporsi a rischi eccessivi, intervenendo solo per l'attivazione di determinati dispositivi in caso di allarme.

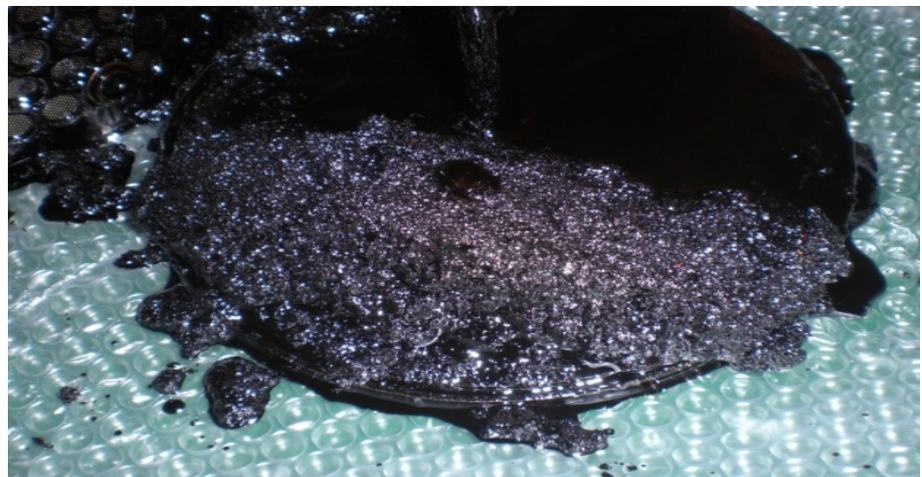
Il punto conclusivo ha riguardato i problemi e sinistri riscontrati ai motori delle navi a causa dei carburanti raffinati (Cat fines - Catalized Refineries) con sostanze contenenti alluminio e silicone. Queste, essendo molto abrasive, a lungo andare logorano pesantemente molte parti meccaniche (cilindri e motori).

La ragione dell'utilizzo di queste sostanze risiede in primis nelle disposizioni di legge per la riduzione dell'inquinamento causato dallo zolfo.

Le stesse disposizioni, più volte emendate, fissano livelli ancora molto alti di tolleranza di Cat fines e, comunque, ridurre la loro tolleranza comporterebbe costi di raffinazione elevatissimi e non poco è di conto il fattore costo del carburante. In alcune parti del mondo (Singapore e Cina) i fuel vengono procurati a costi relativamente bassi ma con alte percentuali di Cat fines.

Una volta che la nave è salpata, è praticamente impossibile procedere alla purificazione del fuel. A lungo andare non resta che contare i sinistri, il loro peso monetario e con non sempre facile individuazione della causa prossima ed effettiva del breakdown del machinery.

Il Joint Hull Committe di Londra è intervenuto presso le società di classificazione delle navi e sui costruttori di motori per sensibilizzarli sulla gravità del problema.





COSTA CONCORDIA: 18 MONTHS LATER

Laura Uliana
Marine Underwriter at Munich Re

Claudio Perrella
LS Lexjus Sinacta, Bologna



The background

The “Costa Concordia” capsized on January 13, 2012, while carrying about 3,200 passengers and 1,000 crew members. The disaster is one of the worst in the cruise industry’s recent history, and the largest marine insurance loss on record.

The ship sailed too close to the coastline of the Il Giglio island, and struck a rocky reef, known to locals as “Le Scole”, a few hundred yards out. Islanders said they had never seen the ship try to pass so close before. Ships usually pass by up to five miles away.

A 40-metre long gash was torn in the £370 million ship’s hull, causing it to take on large quantities of water in minutes and list violently.

The 4,200 passengers and crew were told to abandon ship. The Concordia capsized after the captain tried to turn around and head into the island’s port in an apparent attempt to facilitate the evacuation.

The operations in September 2013

In September 2013 the ship has been rolled and pulled upright. The efforts of about 500 professionals have successfully completed what has been defined the most challenging salvage operation ever performed; rescue teams managed to stabilize the ship, which was anchored to underwater granite with four submarine anchor blocks and wires, each able to withstand a thousand-ton force.

Twenty-five welders worked to reinforce the hull of the Concordia on the sea side, where the wires and hull projections used for stability and to pull up the vessel were attached.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Once sea-ready the ship will be pulled to a large and deep harbor located a convenient distance from the shipwreck site.

This strategy has been used on a smaller scale but no one has removed a ship of this size. The "one piece" approach - rather than slicing the ship up and barging it off bit by bit - is aimed at minimizing environmental impact. After the ship will be removed, the sea bottom will be cleaned and marine flora replanted.

Works to increase stability of the wreck are now in progress; the adverse meteo-marine conditions registered during the last few weeks, that caused minor movements of the wreck, led to the adoption of the so-called winterization measures to further stabilize the wreck for the winter.

The legal framework

The legal framework under which wrecks are treated is typically a combination of coastal state's national laws and international maritime law.

This often causes a lack of uniformity with discrepancies due to differences between jurisdictions, and uncertainty over the geographical extent of responsibility.

Authorities in coastal states exercise great power in wreck removal, and political considerations usually have a significant impact on operations. Public concern for protection of the environment is increasingly strong and in many parts of the world there is now a "zero tolerance" approach towards ship-sourced pollution.

The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks

The International Maritime Organisation (IMO) acknowledged the existence of inconsistencies in the treatment of wrecks, and encouraged the creation of a uniform international legal framework through the 2007 IMO Convention on the Removal of Wrecks, adopted at a conference held in Nairobi, Kenya.

The process of ratification is still underway: over the last years two further states have signed the Convention, bringing the number of signatories to eight, two fewer than the 10 required.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The goal of the IMO Convention is to harmonize the approach of the various states to wrecks and decision-making about whether wrecks should be removed. It also intends to create a liability and compensation regime for the removal of wrecks, which is to be paid for by ship-owners and their insurers.

The Convention permits a state party to take measures to remove a wreck that is a hazard to navigation or the marine environment.

A “hazard” is defined as a danger to navigation or a condition giving rise to harmful consequences to coastlines or other wider coastal interests such as ports or fisheries, tourism, offshore and underwater infrastructure.

The health of coastal populations and conservation of both marine and non-marine wildlife are further crucial issues in determining a hazard within the meaning of the Convention.

The Convention provides that measures taken by the coastal state must be reasonable and proportional to the hazard faced.

The Convention applies to a state’s Exclusive Economic Zone which extends to 200 nautical miles from shore. States may choose to apply the Convention within their 12 nautical mile territorial waters, but may also apply their own domestic law to those inshore waters, and this may lead to inconsistencies of approach, considering that most wrecks that represent a hazard are likely to be within the 12 mile limit.

It is worth noting that a ‘wreck’ includes a ship, or any part of a ship, or object that has been on board a ship but has become detached (for instance cargo) that as a consequence of a maritime casualty has sunk or stranded or is adrift. The definition extends to a casualty that may be reasonable expected to become a wreck, provide salvage services are not already being provided. A “maritime casualty” has likewise a wide definition, being an incident of navigation such as a collision or stranding, and extending to any occurrence on board or even external to the ship (for instance an explosion alongside a terminal).

Pursuant to article 10 of the Convention the owner is liable for the cost of locating, marking and removing the wreck, without specific reference to any limitation to these costs other than the general restriction in article 2 of being reasonable and proportional to the hazard faced.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Liability is however excluded in the event of an act of war, and a further exclusion is where the maritime casualty is intentionally caused by a third party.

Article 10 also permits an owner to limit liability pursuant to any applicable limitation regime. However, it is often the case that local legislation ratifying the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended specifically exclude the right to limit in respect of wrecks. Several states have made wreck removal liability unlimited, while others have introduced higher limitation limits for wreck removal liability.

Liabilities that would otherwise be in conflict with other IMO conventions (such as CLC, HNS, Nuclear Damage and Bunker Oil Pollution) are excluded under the Wreck Convention. Finally, article 10 preserves the right of parties incurring cost under the Convention to pursue a recourse action against a third party, such as another vessel involved in a collision.

Finally article 12 requires the owner of a ship of 300 gross tons or more registered in a signatory state to obtain insurance (or other suitable form of financial security) to cover liability under the Convention. The value is to be determined by the applicable limitation regime but in any event not to exceed the limits determined by the 1976 LLMC. Each ship is to carry a certificate in an approved format, a draft of which is included in the single annex to the Convention. Ships not registered in a signatory state may obtain certificates from any other state party.

The contractual background

As for the contractual background, wreck removal operations are mainly conducted under contracts that usually fall into the category of a lump sum or fixed price agreement – sometimes with staged payments in accordance to the progress – or a daily hire rate for the personnel, craft and equipment required to complete the job. The most widely used contracts are the standard forms produced by BIMCO; these are the daily hire contract, wreckhire, and the lump sum contract, wreckfixed, and its staged payment version, wreckstage.

Traditionally, daily hire contracts were considered potentially unfavorable to the insurer because of the risk of limited cost control; by contrast fixed price contracts are often considered risky for the contractor, since



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

wreck removals are notoriously subject to uncertainties (namely bad weather which could considerably extend the time of the operations with no additional compensation for the contractor) ⁽¹⁾.

The environmental issues

The risk of damage to the environment arising from the spill of the bunker oil on board caused great concern in the aftermath of the event, because Giglio Island is a place of great beauty and a wildlife sanctuary. Most of the bunker on board was luckily removed during the weeks following the accident.

The fuel represents in fact a substantial pollution hazard, and in many cases the greatest pollution threat. Salvors are often engaged on a specific *ad hoc* contract – typically a BIMCO wreckhire contract suitably amended – to remove the bunkers, with operations undertaken long with the wreck removal.

The main concern is to avoid any spillage during the operation. Fuel removal was carried out by around 20 vessels and a team of 100 experts from a number of different countries.

The removal of about 2,100 tons of oil from 17 tanks of the ship was completed in 31 days, and the operations were performed using a system of pumps and valves (“hot tap” valves were attached to the side of the ship, a hole was drilled into the tank and a pipeline was attached; this enabled the oil to be heated and pumped out while sea water was pumped in so as to maintain the ship’s stability).

Over all, the quality of the water around the half-submerged ship has not been significantly polluted, according to Tuscany's Regional Agency for Environmental Protection, which is in charge of monitoring the site.

Pollution caused by the spill of the bunker oil would have triggered the applicability of the provisions of the Bunker Oil Convention 2001, ratified by Italy on 2010.

The Convention (modeled on the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) was adopted to ensure that adequate, prompt, and effective compensation is available in case of damage caused by spills of oil, when carried as fuel in ships' bunkers.

(1) The latest, 2010, edition of the BIMCO Wreckhire contract attempts to address these concerns by introducing a bonus incentive scheme, encouraging the contractor to complete the operation within agreed deadlines.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

The Convention applies to damage caused on the territory, including the territorial sea, and in exclusive economic zones of States Parties, and requires ships over 1,000 gross tonnage to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage.

A key provision (article 7.10) is the possibility for direct action, which would allow a claim for compensation for pollution damage to be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defenses (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to raise, including limitation pursuant to article 6.

The loss sustained by the insurance industry

The aggregate loss is currently estimated at around US\$ 1.2bn. In addition to the total loss of the vessel's hull the P&I Club and the reinsurers are facing the impact of enormous salvage costs. Originally estimated at US\$ 230m by the salvage firms, these costs have already more than doubled to over € 500m at present, and the case has prompted a debate over two sensitive issues.

Due to the increasing complexity of removal of wreck and salvage operations, P&I industry has seen alarmingly rising costs in recent years.

The two most expensive wreck removal operations so far, Container Ship *Rena* in New Zealand and the Cruise Vessel *Costa Concordia*, have triggered questions and doubts whether costs for removal of wreck are controllable, coupled with the concern that the governmental decisions regarding the wreck removal process may not be always reasonable and proportionate, resulting in operational requirements disproportionate to the benefits achieved.

A further issue is the role of reinsurers.

All of the largest wreck removal cases in the past have triggered the reinsurance Program of the International Group (IG) and all 13 IG Clubs are reinsured through the largest Marine Reinsurance Program (IG XL Program).

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



ottobre 2013 - numero 4 p. 25

- Due to the retro nature of the P&I Treaties ceded into reinsurance Programs, the material part of the exposure lies ultimately with the retro market, which is somehow distant from the original risk and not entirely involved in material processes like claims handlings.
- Finally, the option of capping or limiting liability for removal of wreck is considered by several commentators a mistake, as it would make it even harder for stricken ships to secure places of refuge, and states would be more reluctant to offer a place of refuge to avoid being lumbered with stricken ships.
- A case which has been brought as example of such a risk is the box-ship *MSC Flaminia* last year, stressing that if shipowners had been able to limit liability for removal of wreck it would have taken the vessel even longer to secure a place of refuge (the vessel caught fire in the mid-Atlantic on July 14 but was not towed to Germany until September).





TEN THINGS YOU SHOULD KNOW ABOUT PIRACY IN WEST AFRICA

Jim Mainstone

Head of of Intelligence at Gray Page

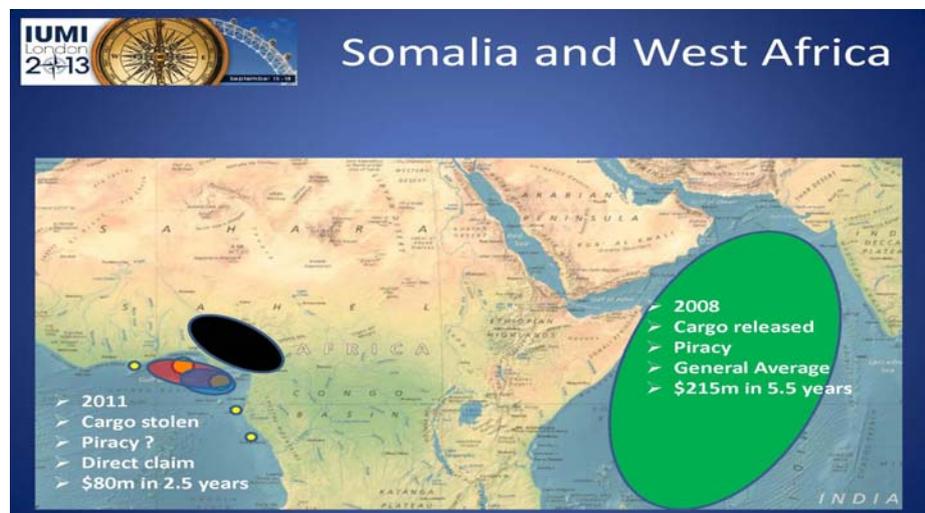


1. There are various types of maritime crime in West Africa; only two of these can be considered as piracy – 'hijack for cargo theft' and 'kidnap for ransom'.

2. Hijack for cargo theft has traditionally been concentrated in the Bight of Benin (particularly the Lagos/Cotonou/Lome area) but there are signs that it is migrating further west and further south-east.

3. Kidnap for ransom has traditionally been concentrated in the Bight of Bonny, south of the Niger Delta region.

However, some other areas, such as offshore Cameroon, have witnessed maritime kidnapping.





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

4. Kidnap for ransom pre-dates both hijack for cargo theft (December 2010 onwards) and the upsurge in Somali piracy (end of 2007 onwards). It is less sophisticated than hijack for cargo theft and is typically linked to the criminal gangs that evolved out of militant groups in the Niger Delta.

Stationary/slow-moving vessels and platforms are at most risk. Ransoms paid are often in the region of 60-150,000 USD, depending on how many crew have been hijacked, their nationalities, and the criminal gangs involved.

5. Pirates intent on hijack for cargo theft target tankers loaded with petroleum product cargoes that can easily be sold in the West African black-market, particularly in Nigeria.

Prized cargoes are gasoline, gas oil and aviation fuel, and typically 3-8,000 mt is stolen (worth about 1,000 USD per mt).

The pirates themselves are the tip of an iceberg that is a sophisticated organised crime network based in Nigeria, which can leverage maritime expertise, illegal lighter vessels, storage and distribution, and money laundering facilities.

6. In the case of hijack for cargo theft, the pirates and organised criminal networks behind them have access to specific intelligence, including the name and location of the target vessel, and the type of cargo it is loaded with.

In some cases it is likely that corrupt individuals involved with supporting local tanker operations (such as STS) pass specific intelligence to the pirates.

The pirates will usually attack when the vessel is most vulnerable: at night and either while drifting, at anchor or conducting STS.

The pirates gain access using ladders and hooked wooden poles, which can also be used to pull away weakly erected razor wire.

They sometimes use violence against the crew.

7. West African piracy is different to Somali piracy. In many cases, guidance in BMP 4 is not applicable to West Africa.



For example, the threat to a tanker conducting STS in the Bight of Benin is different to the threat to the same tanker transiting the Indian Ocean, as are the appropriate counter-measures.

Thus, Masters in West Africa must understand the specific threat(s) faced by their vessel, how their vessel operations might make them vulnerable, and the counter-measures that will actually reduce the risk while still allowing shipping operations to continue.

8. Some acts of piracy in West Africa are a mutation of other types of maritime crime.

For example, criminals have hijacked crew having originally intended to rob the vessel or steal cargo. Additionally, some vessels might have been hijacked by criminals who were initially engaged in fraud or black-market activities with the crew.

9. Armed guarding options available in West Africa are limited and uncertain, compared to those available in the Indian Ocean.

An owner has many factors to consider when deciding whether armed guards are appropriate: legal, insurance, flag state, the vulnerability of the vessel and crew, and the quality of the company employed to provide the service, to name but a few.

In practical terms, there are concerns over the reliability and capability of some armed guards in the region.

Furthermore, given that many of the armed guards would inevitably have to be police or navy personnel, there is some concern about the actions the relevant state might take against the owner/vessel/crew, should it feel that there is a case to answer for any incident that has occurred (e.g. a crew member injures an armed security guard or vice-versa).

10. It is often more difficult to communicate a threat incident to local security forces in the region than it is to naval forces operating against Somali pirates in the Indian Ocean and Gulf of Aden.

In some cases, even if the Master or CSO has contacted local security forces, they have been unwilling or unable to assist (for example, stating that their patrol vessels have limited range or asking for a payment to 'hire' assets, such as a patrol vessel or aeroplane).



MULTIMODALITA' E TRASPORTO SU VIE D'ACQUA INTERNE NEL PROGRAMMA RETI TRANS-EUROPEE 2014 - 2020

*Cesare Bernabei
Policy Coordinator
European Commission
Directorate General for Mobility and
Transport (DG-MOVE)*



Il Programma Reti Trans-europee e la multimodalità

Nei giorni scorsi la Commissione Europea ha presentato a Tallinn in Estonia il Programma Quadro che governerà lo sviluppo delle Reti Trans-europee di Trasporto (TEN-T) nel periodo 2014-2020.

Come noto, i Programmi Quadro della Commissione Europea si svolgono regolarmente ogni sette anni e questo nuovo è caratterizzato da un moderno approccio al sistema e allo sviluppo della rete trans-europea.

Per la prima volta il Programma è incentrato sullo sviluppo di un sistema multimodale, dove i vari modi di trasporto, su gomma, per ferrovia, per via d'acqua o marittima e per aria, vengono visti in un'ottica che è mirata a tener conto della specificità della regione in merito, pur mantenendo una visione europea ed uno sviluppo integrato.

La preparazione delle linee guida ora approvate dal Parlamento europeo e dal Consiglio dei Ministri, ha richiesto una lavorazione di oltre tre anni da parte dei servizi della Commissione Europea a stretto contatto con i rappresentanti nazionali, regionali e locali di ogni Stato dell'Unione, unitamente ad un vasto programma di consultazione delle associazioni private e di categoria.

In che cosa si differenzia rispetto ai precedenti Programmi di sviluppo delle Reti?



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Facciamo un passo indietro: il Programma Quadro 2007-2013 era incentrato sullo sviluppo di trenta Progetti Prioritari "monomodo", cioè miranti allo sviluppo di corridoi ferroviari, fluviali, autostradali o di infrastrutture puntuali come un aeroporto (ad esempio Malpensa) o di un ponte-tunnel come quello di Oresund fra Danimarca e Svezia. Oltre a questi Progetti "monomodo" erano anche inseriti i cosiddetti Progetti Trasversali quali Galileo (telecomunicazioni satellitari), ERTMS (segnalatica ferroviaria) e le Autostrade del Mare.

Questo metodo, iniziato nel lontano 1994, ha portato a diverse importanti realizzazioni fra cui si possono ricordare l'alta velocità Parigi-Stoccarda, Milano-Napoli, l'aeroporto di Malpensa, il ponte sull'Oresund, il Triangolo nordico o la Siviglia-Madrid-Barcellona e altri ancora.

Malgrado questi innegabili successi realizzativi, il risultato complessivo è ancora quello di una rete frammentata e che ha visto un impegno costante da parte degli Stati principalmente su tratte tutte nazionali, certamente di grande valore locale, ma ancora incapace di connettere i grandi flussi merci e passeggeri a livello europeo.

Non soltanto una rete frammentata, ma anche molto monocentrica nel tipo di trasporto, facendo uso di un sistema combinato con quello su gomma solo per quanto riguarda la distribuzione capillare delle merci trasportate a lunga distanza su ferrovia o via fiume, lasciando la stragrande maggioranza delle merci a viaggiare unicamente su gomma per tutta la distanza dal luogo di produzione o di arrivo a quello di utilizzo.

È quindi evidente che se si vuole favorire una redistribuzione di parte delle merci su altri modi di trasporto diversi dal trasporto su gomma, è necessario intervenire sulla rete creando poli logistici moderni e infrastrutture ferroviarie e fluviali che garantiscano un'efficienza e un profitto all'operatore che decide di scegliere il treno od il battello anziché affidarsi al trasporto su camion.

Oltre agli studi per migliorare i motori, i carburanti e le infrastrutture per camion, per treni e per battelli in modo da ridurre l'impatto ambientale (sia dal punto di vista delle emissioni, anche sonore, sia dal punto di vista di alleviare l'incidenza degli ingorghi e degli incidenti su strada, ormai così familiari soprattutto nelle vicinanze delle città europee), si è quindi sviluppato un nuovo modo di immaginare una rete europea dei trasporti.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Si è partiti dai punti nodali principali, quali i porti marittimi e le maggiori città, per poi scendere sempre di più in profondità nelle regioni attraversate con una distribuzione capillare dei nodi e dei corridoi.

Questo esercizio, condotto sulla base dei dati forniti da ogni Stato dell'Unione, ha portato alla definizione di quella che è denominata la Rete Globale (Comprehensive Network). Da questa ragnatela di nodi e connessioni è quindi stata estratta la Rete Principale (Core Network) d'importanza nazionale, ma soprattutto a valenza europea.

La Rete Globale, con un orizzonte realizzativo fino al 2050, indica chiaramente un'analisi fatta sulla base dei dati attuali, ma che sicuramente sarà ripensata adattandola alle situazioni emergenti negli anni a venire.

La Rete Principale, con un orizzonte al 2030, cioè a medio termine, invece è indirizzata a completare i corridoi principali già inseriti nei programmi precedenti, con alcune modifiche e migliorie, per uno sviluppo omogeneo del territorio dell'Unione che tenga presente le esigenze locali nel realizzare i grandi canali di flusso europeo.

Al fine di evitare il rischio che fossero sviluppate solo le tratte d'importanza nazionale, senza dare il giusto peso ai collegamenti europei, sono state pertanto inserite norme specifiche per il finanziamento dei progetti.

Per una migliore valutazione dell'impatto di ogni progetto, la Rete Principale è stata organizzata, diciamo al 80-90%, nei cosiddetti Corridoi Principali (Core Corridors) in modo da poter creare dei meccanismi di gestione mista a livello nazionale ed europeo miranti alla realizzazione dell'intero corridoio e non solo di alcune tratte frammentate.

Gli Stati, attraversati da uno dei Corridoi della Rete Principale, si sono impegnati a realizzare tale Corridoio nella sua interezza entro il 2030, pena la perdita del contributo europeo, anche se già elargito.

Ancora, al fine di favorire gli investimenti nazionali sulle tratte internazionali e sui colli di bottiglia delle connessioni a lunga distanza, per i modi di trasporto ferroviario e fluviale, è stato proposto e approvato un sistema di contribuzione a livello europeo fino al 40% dei costi per quei tratti che rivestissero tale importanza.

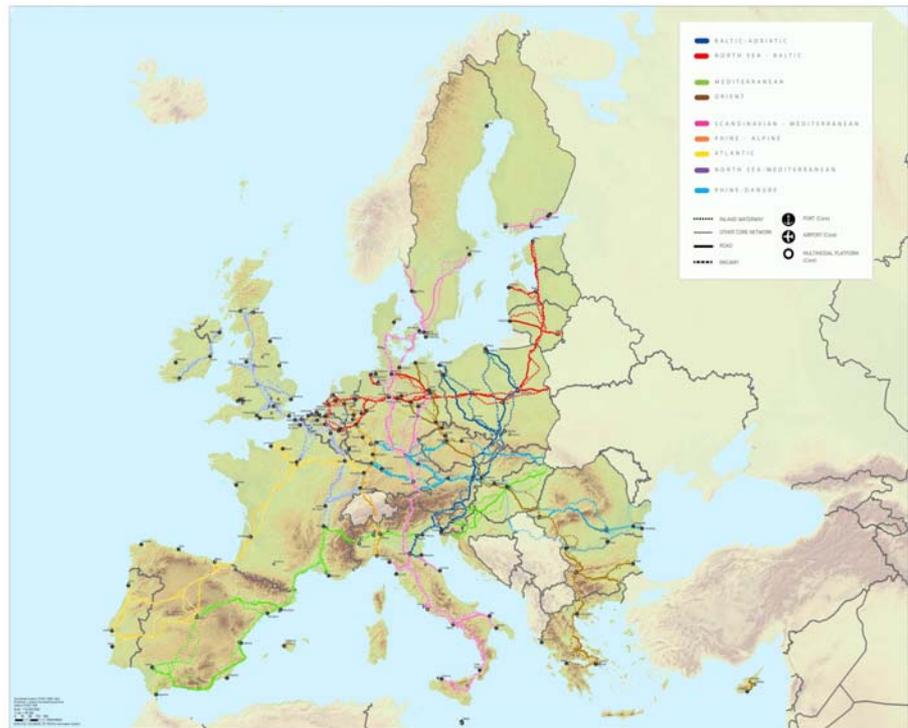


Ogni corridoio sarà gestito dai Paesi coinvolti e da un Coordinatore nominato dalla Commissione Europea che avranno la responsabilità collegiale di sviluppare il corridoio stesso, facendo uso anche dell'opinione di una Piattaforma costituita da gruppi d'interesse rappresentanti la società civile e il settore industriale.

La Rete Principale Centrale è quindi approdata a un insieme di nove Corridoi multimodali oltre a quattro priorità orizzontali relative alle autostrade del mare, ai sistemi telematici di gestione delle strade, della ferrovia, delle vie d'acqua e marittime, dal sistema della gestione del traffico aereo e dai sistemi di supporto tecnologico

Trasporto fluviale

Se la spina dorsale del sistema dei trasporti europeo è certamente la rete ferroviaria, in molti Paesi dell'Unione, il trasporto fluviale è già molto importante oppure può diventarlo in un tempo relativamente breve, in larga parte entro il 2030.





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Lo sviluppo delle vie d'acqua interne, siano fiumi, canali o laghi, è da qualche tempo all'attenzione delle istituzioni europee come una risorsa effettiva e poco sviluppata in varie regioni d'Europa.

In Paesi come l'Olanda, le Fiandre del Belgio o il bacino del Reno in Germania, lo sviluppo della rete fluviale è capillare, fino a superare il 40% di tutte le merci trasportate in Olanda.

Ci sono altre regioni d'Europa, in particolare nei Paesi Balcanici, dove il trasporto merci sui fiumi ed in particolare sul Danubio è molto limitato e, a causa di molteplici eventi tra i quali anche le guerre balcaniche degli anni novanta del secolo scorso, si è ridotto ad una mera rappresentanza a fronte di una forte crescita della domanda generale di trasporto.

Forte è anche la richiesta di aprire nuovi orizzonti per il trasporto fluviale, per esempio fra il bacino francese della Senna, collegando i porti atlantici e quelli fluviali intorno a Parigi con il bacino belga/olandese, oppure in regioni come la stessa Italia del nord dove il fiume Po assieme alla rete di canali che lo costellano, ha una capacità potenziale di trasferire consistenti quantità di merci (in particolare via containers) dalla strada sul fiume.

Che siano regioni molto sviluppate come l'Olanda o il Belgio o che siano regioni non ancora avanzate ma con grande domanda di trasporto come quelle attraversate dal Danubio, il trasporto fluviale rappresenta un potenziale inespresso di crescita non solo in termini di navigazione ma anche di sviluppo territoriale.

In questo senso la Commissione Europea incoraggia e sostiene i programmi di sviluppo di paesi come la Bulgaria e la Romania che hanno creato un Gruppo Interministeriale comune per rendere fattibile la crescita economica delle regioni affacciate sul Danubio. Tale Gruppo ha come scopo la realizzazione di uno sviluppo economico costruito intorno alla crescita del trasporto fluviale con la modernizzazione di porti e centri d'interconnessione con gli altri modi di trasporto, l'incremento del turismo, la gestione delle acque, sia potabili che da irrigazione, o da protezioni anti-inondazione, la generazione di energia e di conseguenza la crescita economica delle comunità locali.



Meccanismo per la Connessione dell'Europa (Connecting Europe Facility)

Per finanziare i programmi sopra descritti, sono stati stanziati 23 miliardi di euro che, sommati ai circa cinque miliardi per le reti dell'energia e al miliardo per le reti di telecomunicazione ⁽¹⁾ fanno parte del Meccanismo per la Connessione dell'Europa o Connecting Europe Facility (CEF), che è preposto a finanziare tali progetti in maniera integrata.

Per beneficiare di un contributo del Meccanismo per Collegare l'Europa, i progetti devono essere in linea con i requisiti stabiliti nel regolamento CEF e nelle linee guida di settore.

È evidente che a fronte della vastità dei progetti avanzati dai singoli Stati nel solo settore dei trasporti, stimati in circa 500 miliardi di euro da qui al 2030, si rendono necessari nuovi strumenti, quali i "project

Conclusioni

A conclusione di questa rapida panoramica dello sviluppo delle Reti di Trasporto Europee, è utile rilevare che tale Programma rappresenta un importante sforzo di armonizzazione del sistema europeo, imponendo al tempo stesso un alto grado delle prestazioni di ogni singolo modo.

Tenendo conto dello sforzo globale pari a 500 miliardi fino al 2030, è evidente che la partecipazione europea ha un valore simbolico di promozione e di garanzia di realizzazione cui deve seguire un impegno determinato da parte di tutte le parti sociali per porre le basi di un'infrastruttura che permetta ad ogni regione dell'Unione Europea di partecipare alla vita comunitaria.



(1) I valori riportati sono relativi al 2011 e corrispondono a quelli stabiliti dal Consiglio europeo di febbraio: dovranno comunque essere ratificati alla luce dei risultati dei negoziati sul prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) per gli anni 2014-2020.



BREVI SPUNTI GIURISPRUDENZIALI IN TEMA DI QUIETANZA E CONTRATTO DI ASSICURAZIONE: PROFILI PROBATORI E FONDAMENTO DELL'AZIONE IN RIVALSA

Alberta Frondoni
Avvocato in Genova



In virtù del disposto dell'art. 1199 codice civile, 'il creditore che riceve il pagamento deve, a richiesta e spese del debitore, rilasciare quietanza e farne annotazione sul titolo, se questo non è restituito al debitore'.

Tale documento è definito dalla giurisprudenza e dalla dottrina come un atto unilaterale e, quindi, non negoziale, in quanto costituente "una dichiarazione di scienza" (Cass. 20/1/2003 n. 729) recettizia e che acquista il valore di confessione stragiudiziale (Cannata, Trattato Rescigno, 2, IX, pag. 152 e ss.), in merito alla ricezione di un pagamento.

Nella quietanza è racchiuso, in particolare, il "riconoscimento da parte del creditore di avere riscosso quanto è stato pagato dal debitore" (Cass. 28/3/2003 n. 4688): il documento ha, quindi, un contenuto ben determinato in quanto attesta che il creditore ha ottenuto la prestazione ivi specificata e, cioè, il pagamento di quella data somma, e per quel dato titolo o causa ivi indicati.

Nella quietanza è altresì espressa la dichiarazione del creditore di "essere soddisfatto di tutti i suoi diritti" (Cass. n. 729/03 cit.) e la giurisprudenza è assai spesso chiamata ad interpretare tali dichiarazioni liberatorie relative al mero pagamento per distinguerle da una più ampia e circostanziata volontà transattiva, rilevante ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1965 codice civile e, cioè, dalla "volontà del creditore transattiva o di rinuncia ad altre pretese", che deve risultare "da speciali elementi e dal complessivo tenore del documento" (Cass. n. 4688/03, cit.) e deve essere resa "con la chiara e piena consapevolezza di abdicare o transigere su propri diritti" (Cass. n.729/03 cit.).



Anche in campo assicurativo, la quietanza sottoscritta dal beneficiario costituisce senz'altro una prova documentale del pagamento dell'indennizzo effettuato dalla Compagnia a favore del primo, come previsto dal sopra ricordato art. 1199 codice civile; e il fondamento della legittimazione della Compagnia che agisca in rivalsa, giacché questo documento rappresenta "*prova dell'avvenuto pagamento e del conseguente diritto di surrogazione legale dell'assicuratore ex art. 1916 cod. civ.*" (cfr., ad es., Trib. Genova 19/3/2007).

Va tenuto presente che la quietanza surroga viene inquadrata come una "*mera dichiarazione di terzo*"; che il contenuto contrattuale della quietanza surroga è res integra alios acta rispetto al terzo; e che, in base alla costante interpretazione giurisprudenziale dell'art. 2702 codice civile, "i documenti provenienti da terzi estranei alla lite non hanno valore di piena prova e possono offrire solo indizi che, in difetto di contestazione della parte contro cui sono prodotti in causa e in concorso di altri elementi che ne confortino la credibilità e l'attendibilità, possono fornire argomenti di convincimento ed essere utilizzati come fondamento di una decisione" (Cass. 9/7/96 n. 6258).

Pertanto, nel caso in cui la quietanza venga contestata sotto il profilo della errata corresponsione dell'indennizzo, spetta all'assicuratore che la produce l'"*onere di fornire aliunde la prova del pagamento in favore della persona legittimata all'esercizio dell'azione nei confronti del vettore*" (Trib. Genova 4/9/2007).

Nella assoluta maggioranza dei casi la correlativa dichiarazione liberatoria acquista, poi, il valore di una vera e propria volontà transattiva, ivi manifestata in maniera espressa dal beneficiario, che dichiara "di aver ricevuto" o "di accettare" la somma ivi indicata a titolo di risarcimento "a definitiva tacitazione di ogni proprio diritto derivante dal sinistro sopra indicato", ovvero "di essere pienamente soddisfatto di ogni suo diritto e/o pretesa comunque dipendente dal sinistro sofferto", precisandosi a volte in calce alla quietanza, per togliere ogni dubbio, che "il presente atto ... costituisce in ogni caso ai sensi degli articoli 1965 e 1967 c.c., prova dell'accordo transattivo irrevocabile raggiunto dalle parti".

Il pagamento, come già accennato, deve ovviamente esser fatto a favore del soggetto legittimato.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Problemi ed eccezioni al riguardo possono insorgere ed essere sollevati quando ad esempio (caso frequentissimo) il rapporto assicurativo si intreccia con i contratti di vendita e di trasporto di merci, nel caso di assicurazione per conto di chi spetta, dando vita ad una copiosissima produzione giurisprudenziale ove viene costantemente ribadito che *“nell’assicurazione per conto di chi spetta ha diritto all’indennità chi al momento dell’evento dannoso risulti proprietario della cosa, integrando tale assicurazione un contratto a favore di terzo, nel quale l’assicurato non coincide con il contraente”* (App. Firenze 13/5/2009; in senso conforme cfr. anche App. Genova 4/7/2008); e che, in tale ipotesi, *“la surrogazione dell’assicuratore nei confronti del terzo responsabile, verificandosi nei diritti dell’assicurato verso detto terzo (art. 1916 c.c.), postula che l’assicuratore medesimo fornisca la prova non soltanto della polizza e del pagamento dell’indennità, ma anche della titolarità dell’indicato interesse in capo al beneficiario di tale pagamento”* (Cass. 19/10/1989 n. 4208); *“il diritto all’indennizzo nell’ipotesi di perimento delle cose consegnate va riconosciuto non al mittente – venditore, bensì all’acquirente destinatario della merce in quanto titolare dell’interesse tutelato dalla garanzia assicurativa, dovendosi fare applicazione dell’art. 1510 2^a codice civile, per cui il venditore, rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose oggetto della vendita, non solo li libera dell’obbligazione della loro consegna e dei rischi connessi al loro perimento, ma trasferisce all’acquirente, salvo patto contrario, anche la loro proprietà con la conseguenza che, a seguito di detta consegna, la qualità di assicurato si trasferisce dal venditore all’acquirente”* (Cass. 28/3/2008 n. 8063).

● Da qui l’importanza della produzione in giudizio del contratto di assicurazione e l’insufficienza della produzione in giudizio della sola quietanza di danno.

● Da un lato, infatti, è solo in base alla lettura e alla conseguente conoscenza del contenuto della polizza di assicurazione che il terzo responsabile dei danni alle merci convenuto in giudizio, ovviamente estraneo alla originaria stipulazione del contratto assicurativo, può essere messo in grado di sollevare eventuali eccezioni relative al rapporto sostanziale sottostante e alla stessa legittimazione attiva della Compagnia che, una volta pagato l’indennità, agisca in rivalsa nei suoi confronti (cfr. art. 1916 codice civile).

● Tali esigenze sono state e vengono continuamente tenute presente nelle



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

motivazioni di numerose decisioni giurisprudenziali in materia, che hanno evidenziato che il terzo responsabile, *“mentre non può fare valere ragioni di annullabilità, rescissione o risoluzione del contratto, deducibili solo dall’altro contraente, è legittimato a contrastare in via di eccezione i presupposti della surrogazione medesima e quindi può opporre la nullità del contratto stesso, inclusa quella per inesistenza del rischio o per carenza di interesse, oppure l’avvenuto pagamento dell’indennizzo a persona diversa dal titolare del relativo diritto; in tal caso, è necessario che l’assicuratore esibisca la polizza ovvero provi in altra forma documentale il contenuto del contratto, non essendo sufficiente il solo richiamo al numero della polizza contenuta nella quietanza rilasciata al terzo danneggiato”* (Cass. 3 febbraio 1999, n. 919).

Ed ancora: *“nel contratto di assicurazione contro i danni per conto di chi spetta, ove l’assicurato non coincide necessariamente con il contraente, dovendo essere individuato in base alla titolarità, al momento del sinistro, dell’interesse tutelato dalla garanzia assicurativa, la surrogazione dell’assicuratore nei confronti del terzo responsabile, verificandosi nei diritti dell’assicurato verso il detto terzo responsabile (art. 1916 c.c.), postula che l’assicuratore medesimo fornisca la prova non soltanto della polizza e del pagamento dell’indennità, ma anche della titolarità dell’indicato interesse in capo al beneficiario di tale pagamento; ne consegue che il terzo responsabile, convenuto in via di surrogazione dall’assicuratore per conto di chi spetta, è legittimato ad invocare il rapporto assicurativo, al fine di opporre l’eventuale versamento dell’indennità a soggetto diverso dall’assicurato, quale fatto ostativo della surrogazione stessa”* (Cass. 19/10/1989 n. 4208); *“a fronte delle contestazioni prontamente opposte sulla esistenza e sul contenuto della polizza di assicurazione sulla quale la Compagnia attrice ha fondato le proprie pretese, quest’ultima si è, invero, limitata a produrre in copia un ‘certificato di assicurazione’ da essa stessa sottoscritto, ma non ha prodotto il contratto di assicurazione, del quale deve invece fornirsi prova scritta, in conformità a quanto stabilito dall’art. 1888 comma 1 c.c.”* (Tribunale di Genova n. 4837 del 30 novembre 2005); *“il terzo responsabile, convenuto in via di surrogazione dall’assicuratore per conto di chi spetta, è legittimato ad invocare il rapporto assicurativo, al fine di opporre l’eventuale versamento dell’indennità a soggetto diverso dall’assicurato, quale fatto ostativo alla surrogazione stessa”* (Cass. n. 4208/1989, cit.).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

In altra fattispecie la produzione in giudizio della sola quietanza non è stata ritenuta idonea a fondare la legittimazione attiva, poiché addirittura non vi era *“nessuna certezza della provenienza del documento da soggetto dotato di poteri di rappresentanza dell’assicurata”*, vi era *“assenza di data”* e mancava la *“riferibilità stessa del documento al sinistro in questione”* (cfr. Trib. Genova 19/3/2007).

D’altra parte, la polizza di assicurazione è il documento che la parte che intenda beneficiare del rapporto assicurativo sottostante ha l’onere di produrre in causa, a prova sia, appunto, del contratto, sia della propria legittimazione sostanziale e processuale, prevenendo e/o contrastando le relative eccezioni avversarie, considerando che la giurisprudenza maggioritaria, sopra ricordata, ritiene insufficiente – anche sotto tale profilo - la produzione in giudizio della sola quietanza o di altro documento equipollente (ad es., il certificato assicurativo).

Si ricorda al riguardo che, in base all’art. 1888 codice civile, *“il contratto di assicurazione deve esser provato per iscritto”*; e che *“l’assicuratore è obbligato a rilasciare al contraente la polizza di assicurazione o altro documento da lui sottoscritto”* (primo comma art. 1888 cod. civ.).

Alla luce di tali disposizioni, nella polizza di assicurazione è stato, quindi, ravvisato il documento probatorio tipico, anche se non esclusivo, del contratto, in conformità al disposto dell’art. 1888 codice civile.

Per altra parte della giurisprudenza altrettanto affermata, invece, la produzione in giudizio della quietanza rappresenta adempimento idoneo e di per sé sufficiente ad integrare la prova scritta del contratto di assicurazione e a fondare conseguentemente la legittimazione attiva, *“se da essa è possibile ricavare gli estremi del rapporto assicurativo”* (Cass. 18 aprile 1975, n. 1486; in senso conforme, Cass. 13 marzo 1991, n. 2653) e quando, ad esempio, ivi venga *“dato atto della ricezione dell’indennizzo assicurativo ed emergano tutti i dati relativi alla merce e al trasporto per cui è causa (il numero della polizza di assicurazione, il tipo di evento che ha colpito le merci, il numero della polizza di carico, il nome della nave e, infine, la natura delle merci assicurate)”* (Trib. Salerno 26 maggio 2005).

A seguito della corresponsione dell’indennizzo al beneficiario e alla conseguente sottoscrizione e rilascio della quietanza, l’assicuratore, dunque, *“è surrogato fino alla concorrenza dell’ammontare di essa nei*



diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili" e può agire in rivalsa verso il terzo responsabile (art. 1916 codice civile), legittimandosi ut supra.

Molto spesso, peraltro, nel testo della quietanza vi sono dichiarazioni che integrano vere e proprie cessioni dei diritti a favore della Compagnia, in quanto il beneficiario / sottoscrittore ivi dichiara "di surrogare e fare cessione alla Compagnia X di tutti i diritti spettanti verso terzi", "di investire e sostituire la Compagnia X di tutti i propri diritti, ragioni ed azioni derivanti dal danno sopra indicato, affinché essa possa, in suo luogo e vece, farli valere ovunque e contro chiunque come di ragione e di legge".

Alla luce di siffatte dichiarazioni, è diffusa in giurisprudenza la tesi di una legittimazione attiva della Compagnia fondata in via principale ai sensi dell'art. 1201 codice civile (surrogazione per volontà del creditore), che stabilisce che "il creditore, ricevendo il pagamento da un terzo, può surrogarlo nei propri diritti; la surrogazione deve essere fatta in modo espresso e contemporaneo al pagamento".

La quietanza, in tal modo, integra quella dichiarazione espressa e contestuale al pagamento che caratterizza la surrogazione per volontà del creditore (cfr. Cass. 21/2/85 n.1543; Cass. 4/12/92 n.12919), ricordando che "la surrogazione nel diritto di credito del danneggiato non deve necessariamente derivare da un contratto di assicurazione stipulato in data anteriore al sinistro, ma può dipendere, ai sensi dell'art. 1201 cod. civ., dalla volontà del creditore che, nel ricevere il pagamento effettuato dal terzo, può surrogarlo nei propri diritti (cfr. Cass. 17 luglio 1987 n. 6300)" (così la Cass. 4/12/92, cit.).

A questa tesi giuridica può ben farsi ricorso quando, ad esempio, vi siano difficoltà a produrre la polizza assicurativa, ovvero quando nella quietanza non figurino un riparto di coassicurazione fra Compagnie presente, invece, nella polizza assicurativa, con le rispettive quote di spettanza. Come è noto, infatti, in caso di coassicurazione, ciascuna Compagnia risponde solo per la propria quota (obbligazione indennitaria parziaria): "nel contratto di coassicurazione, si attua la ripartizione del rischio fra i coassicuratori, ciascuno dei quali è tenuto al pagamento dell'indennizzo in proporzione della quota di rischio che si è assunta e l'assicurato non può pretendere da lui il pagamento di una somma maggior anche quando è formalmente unico, il contratto genera separati rapporti assicurativi, in relazione ai quali ciascun assicuratore è titolare



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

di autonome posizioni sostanziali e processuali, rimanendo escluso il vincolo di solidarietà ... conseguentemente, il coassicuratore delegato, che sia citato in giudizio per il pagamento dell'intero indennizzo, è tenuto solo per la sua quota" (Cass. 28/1/2005 n. 1754, tra le tante). Va da sé che tale principio vale anche per il caso opposto e che, quindi, nella vigenza di un contratto di coassicurazione, la mancanza del 'vincolo di solidarietà' comporta che ciascuna coassicuratrice possa agire in rivalsa ex art. 1916 cod. civ. - e quindi, verso il terzo danneggiante - per la sola quota di propria spettanza e non per l'intero indennizzo (a meno che non le sia stata conferita dalle coassicuratrici deleganti espresso potere di rappresentanza processuale ex art. 77 cod. proc. civile). Nell'ipotesi, dunque, di un contratto di coassicurazione, e comunque in tutti i casi in cui vi siano difficoltà a comprovare il contratto di assicurazione attraverso la produzione di ulteriori documenti diversi dalla quietanza, attraverso il richiamo all'art. 1201 cod. civ. può sostenersi la tesi di una legittimazione ad agire per l'intero importo in capo alla (sola) Compagnia che - seppure indicata nella polizza come coassicuratrice - risulti essa sola cessionaria dei diritti da parte del beneficiario, in virtù della correlativa dichiarazione a suo favore contenuta e sottoscritta nella quietanza (residuando comunque una legittimazione pro - quota della Compagnia ex artt. 1911 e 1916 cod. civ.). E l'art. 1201 cod. civ. può trovare applicazione giurisprudenziale anche nell'azione della Coassicuratrice verso le altre Compagnie qualora qualcuna di esse, pur di fronte al pagamento dell'intero effettuato dalla delegataria, non provveda al rimborso della propria quota: *"si deve ritenere che tutte le coassicuratrici siano vincolate - in forza della clausola di delega- a quanto accertato in sede di liquidazione del danno da parte della delegataria .. diverso è il discorso con riguardo al pagamento effettuato dall'odierna attrice che non poteva effettuarlo nella sua qualità di delegataria, ma che avendolo fatto ed avendo ricevuto quietanza liberatoria con diritto di surroga dall'assicurata, è legittimata ai sensi dell'art. 1201 cod. civ. a richiedere in surroga il rimborso di quanto erogato"* (Trib. Milano 9 marzo 2009).

Uno dei problemi su cui frequentemente la giurisprudenza è chiamata a pronunciarsi è quello relativo alla data certa della quietanza prodotta in giudizio, nell'ambito dell'azione della Compagnia in surroga contro il terzo responsabile dei danni: questione strettamente correlata e fondamento delle eccezioni non solo di carenza di legittimazione attiva, ma altresì di intervenuta prescrizione e/o decadenza dall'azione (eccezione di 'routine' nell'ambito del diritto dei trasporti).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Recita l'art. 2704 codice civile (data della scrittura privata nei confronti dei terzi): *“la data della scrittura privata della quale non è autenticata la sottoscrizione non è certa e computabile riguardo ai terzi, se non dal giorno in cui la scrittura è stata registrata o dal giorno della morte o della sopravvenuta impossibilità fisica di colui o di uno di coloro che l'hanno sottoscritta o dal giorno in cui il contenuto della scrittura è riprodotto in atti pubblici o, infine, dal giorno in cui si verifica un altro fatto che stabilisca in modo egualmente certo l'anteriorità della formazione del documento”*. L'ultimo comma di detto articolo dispone che, in particolare, *“per l'accertamento della data nelle quietanze il giudice, tenuto conto delle circostanze, può ammettere qualsiasi mezzo di prova”*. Per la costante giurisprudenza, qualora vengano mosse da una parte tempestive contestazioni al documento prodotto dall'altra, la data certa della quietanza non può che coincidere con quella della sua produzione in giudizio: con tutte le conseguenze del caso, ut supra: *“la data della quietanza assicurativa, per effetto della quale l'assicuratore si surroga nei diritti dell'assicurato nei confronti del terzo responsabile del danno, deve essere fatta coincidere, ove il documento sia contestato, con la data della produzione in giudizio; e se questa ha avuto luogo dopo il decorso del termine annuale di cui all'art. 3 par. 6 della Convenzione di Bruxelles, il diritto al risarcimento del danno è estinto”* (Tribunale Genova 5/10/1989).

● Spesso la Compagnia trasmette i documenti che comprovano la propria legittimazione già con una lettera di messa in mora indirizzata al terzo responsabile, ivi menzionandoli ed allegandoli materialmente.

● Tale invio acquista significato ed efficacia probatoria, dato che in casi siffatti la giurisprudenza ha ritenuto che, essendo stata (anche) la quietanza surroga inviata a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno, doveva ritenersi provato *“che la convenuta era a conoscenza del pagamento”*, stabilendo, inoltre, che *“la predetta raccomandata, in osservanza dei principi dettati dall'art. 2704 cod. civ., conferisce certezza alla data sia della cessione sia della quietanza: detti documenti, infatti, acquistano per lo meno come data certa quella della raccomandata stessa ... in ogni caso la Suprema Corte (Cass. 6 giugno 1987 n. 4984) ha affermato che all'atto con cui l'assicuratore dichiara di esercitare il diritto di surrogazione sia applicabile l'art. 1335 cod. civ. che, in materia di atti recettizi, precisa che gli stessi si reputano conosciuti nel momento in cui giungono all'indirizzo del destinatario se questo non prova di essersi trovato, senza sua colpa, nell'impossibilità di avere notizia della dichiarazione”* (Trib. Salerno 26 maggio 2005, cit.).



IL PUNTO SULLO STATO DELLA SECURITY AEREA NELL'UNIONE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Il 9 luglio 2013 la Commissione ha presentato al Parlamento Europeo e al Consiglio ⁽¹⁾ la relazione annuale (2012) sull'attuazione del regolamento (CE)300/2008 che istituisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne possono compromettere la sicurezza.

Il documento riveste un particolare rilievo ove si consideri che il periodo in esame conclude il regime transitorio di una serie di procedure innovative per la *security* del trasporto aereo fissate, *in primis*, dal regolamento (CE)185/2010 (applicativo del citato atto comunitario) e dalle successive norme di esecuzione.

Al riguardo, va subito detto che quanto rilevato dalla Commissione si basa sugli esiti delle ispezioni, svolte presso le "autorità nazionali responsabili" e gli aeroporti situati sul territorio dell'Unione, per verificare i livelli di *compliance* generale, e segnatamente l'esatta implementazione delle misure del nuovo quadro normativo ⁽²⁾.

A mero titolo esemplificativo ci si riferisce alla novella riguardante i requisiti introdotti nel campo delle forniture di bordo e delle provviste per gli scali aerei, nonché la complessa catena dei controlli delle merci, comprese quelle originanti dai Paesi terzi e trasportate per via aerea verso l'UE ⁽³⁾.

(1)COM(2013)523 final.

(2)Disciplinate dal Regolamento (CE)72/2010, art.1; vedi anche Parlamento Europeo: The EU Regulatory Framework Applicable to Civil Aviation Security, 2013.

(3)Vedi Regolamento (CE) 859/2011.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Del resto, nell'ambito della propria indagine conoscitiva la Commissione non ha ommesso di appurare il grado di valutazione raggiunto dagli Stati membri in ordine alle minacce registrate più di recente nei confronti del settore aeronautico e di stimare il conseguente indice di reattività.

Innanzitutto, nel novero degli incidenti di *security* esaminati con maggiore attenzione da parte degli organi di *intelligence* in base al *threat assessment*, rilevano i rischi derivanti dagli esplosivi liquidi di ultima generazione ai quali corrispondono, in termini di prevenzione, le speciali restrizioni concernenti i LAG nei bagagli a mano dei passeggeri, che - è opportuno precisare - saranno mantenute vigenti fino al 31 gennaio 2014 all'interno delle s.r.a. (*security restricted areas*) e a bordo degli aeromobili ⁽⁴⁾. Dal monitoraggio condotto sugli aeroporti emerge il confortante risultato della *compliance* dei servizi espletati per la salvaguardia della sicurezza alla prevista disciplina europea (pari all' 83%), e che le modeste carenze accertate derivano soprattutto da una palese incidenza di fattori umani.

Infatti si tratta di "inadempienze" che hanno riguardato prevalentemente la selezione delle metodologie per lo *screening* delle persone in ambito aeroportuale, le modalità delle "perquisizioni" manuali (*handsearch*) e le questioni comprendenti l'affinamento delle tecniche adottate per la vigilanza e la protezione delle infrastrutture.

Relativamente alle visite ispettive effettuate presso le autorità competenti per la sicurezza, è stato parimenti acclarato, rispetto al passato, un significativo miglioramento delle *performance* organizzative, mentre le deficienze individuate attengono all'adeguamento ancora incompleto dei programmi nazionali di sicurezza e del controllo di qualità ⁽⁵⁾ al nuovo *framework* normativo.

Circa le iniziative assunte in Italia in tale contesto, è appena il caso di osservare che l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 23 gennaio 2013 ha emanato la circolare (SEC 4) sui "Programmi per la sicurezza dell'aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti" destinatari della normativa europea di settore e, successivamente, ha diramato una

(4) Vedi Regolamento (CE) 246/2013 del 19/3/2013 che dispone, appunto, quale scadenza per un'installazione completa nell'UE degli apparecchi per il controllo dei LAG (Liquidi, Aerosol e Gel) il termine del 31/1/2014.

(5) Vedi Regolamento (CE) 18/2010; vedi anche relazione relativa all'anno 2011 COM (2012) 0412.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● ulteriore circolare (SEC 6) ⁽⁶⁾ sul “Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate” ⁽⁷⁾.

● Proseguendo nella disamina della relazione in argomento, ci accorgiamo che gli ispettori europei - anche a seguito dell'incidente accaduto nello Yemen alla fine dell'ottobre 2010 ⁽⁸⁾ - hanno coerentemente posto in risalto le problematiche involgenti la sicurezza del cargo e della posta, nonché l'utilizzo pratico e l'affidabilità della banca dati RACKdb (già comprendente 16 mila voci) degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei (neo) organismi ACC3, di cui al regolamento (CE) 859/2011.

● Inoltre la Commissione, in occasione di questa puntuale ricognizione, ha proceduto ad analizzare lo stato dell'arte delle “prove” e degli “studi” finalizzati al perfezionamento di una vasta gamma di sistemi, apparati e equipaggiamenti tecnologici attualmente impiegati nei controlli di sicurezza ⁽⁹⁾. Nel contempo la Commissione ha presentato un rapporto sugli sviluppi relativi al programma di lavoro sulla sicurezza delle infrastrutture critiche nel quadro giuridico della EU ERNCIP ⁽¹⁰⁾, nonché sul dialogo permanente con i paesi terzi aperto anche alle organizzazioni internazionali quali, ad esempio, ICAO, CEAC ed Eurocontrol.

● Si può dunque affermare che, grazie anche alle azioni correttive comunitarie, nell'Unione Europea continua a essere ancora garantito un elevato *standard* di sicurezza nei differenti comparti dell'aviazione civile. Particolarmente incisivo appare il ruolo della Commissione, sempre impegnata a vigilare sulla corretta e integrale attuazione delle disposizioni regolamentari e determinata, comunque, a dar corso agli eventuali procedimenti di infrazione verso gli Stati inadempienti.

● È da ritenere altresì essenziale il contributo offerto a livello interno dall'attività di autovalutazione esercitata, *motu proprio*, dalle singole autorità nazionali, da cui può discendere l'applicazione delle sanzioni in caso di violazione delle pertinenti disposizioni, ovvero l'adozione delle

● (6) Datata 15 maggio 2013.

● (7) Vedi Regolamento (CE)1254/2009.

● (8) Si fa riferimento all'allarme del 29/10/2010 per pacchi sospetti inviati dallo Yemen verso gli Stati Uniti a bordo di aereo cargo; vedi anche, per gli aspetti internazionali, il Doc 10001 ICAO-Annual report 2012 (Documentazione per la 38^a Assemblea: 24/9-4/10 2013), Capitolo “Strategic Objective B: Security”, pag.26 e seg. e il Working Paper Ex/50 del 20/8/2013, Agenda Item13.

● (9) *e.g.* sistemi che utilizzano *software* TIP, LED, Body scanner, etc ..

● (10) *verbatim*: Reference Network for Critical Infrastructure.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● necessarie misure per assicurarne l'osservanza, come stabilito dall'art. 21 del predetto regolamento (CE) 300/2008.

● Senonché, sul piano dell'ipotetico ridimensionamento delle responsabilità dei destinatari delle norme di *security*, appare opportuno considerare che, se per un verso, è ragionevolmente plausibile ogni sforzo orientato a ottimizzare l'efficacia degli strumenti normativi dell'UE a disposizione, dall'altro non può sottacersi (paradossalmente) l'obiettivo difficoltà di seguire l'incessante proliferazione legislativa, *in subjecta materia*.

● A conferma di quanto detto basta notare che il citato regolamento (CE) 185/2010, recante in allegato le disposizioni particolareggiate delle regole fondamentali relative alla sicurezza aerea, è stato rettificato sei volte e ha subito ben ventisei modifiche l'ultima delle quali apportata dal regolamento di esecuzione (CE) 654 del 10 luglio 2013⁽¹¹⁾.

● Pertanto, sul fronte degli auspicabili interventi solutori della problematica *de qua*, riteniamo possa costituire un indubbio elemento di centralità una *policy* non solo legata a preminenti logiche "*incident driven*" ma anche ispirata alla promozione del *training* e alla erogazione proficua di un aggiornamento permanente a favore degli addetti che operano presso scali aerei europei.

● Sul punto, vale la pena di evidenziare che per quanto concerne le iniziative del nostro Paese sono stati già proficuamente avviati i meccanismi formativi di tutto lo *staff* aeroportuale tramite l'emanazione della circolare (SEC 5) dell'ENAC, esecutiva dall'agosto 2013⁽¹²⁾ e inclusiva del manuale addestrativo, rispondente appieno ai canoni della disciplina in argomento⁽¹³⁾.

● In prospettiva si potrebbe auspicare, *de jure condendo*, un ulteriore progresso legislativo nella standardizzazione dei livelli culturali di ciascuna figura professionale interessata⁽¹⁴⁾ che contempli l'istituzione, sotto l'*egida* dell'ENAC, di una scuola nazionale per la sicurezza del trasporto aereo, capace di perseguire con il fattivo apporto degli *stakeholders* la condivisione dell'*expertise* e l'eccellenza di una formazione armonizzata di tutto il personale coinvolto nella filiera della *security*.

● (11) Relativo alle liste di controllo per la convalida di soggetti di Paesi terzi ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE – Testa rilevante ai fini SEE.

● (12) Circolare ENAC (SEC 5) del 20/12/2012, in vigore dal gennaio 2013.

● (13) Regolamento (CE) 185/2010, Annesso, punto 11.

● (14) La circolare SEC 5 dell'ENAC prevede 17 categorie, da A1 a A17.



C OMBATING CARGO THEFT ON EUROPEAN MOTORWAYS: A NEW EU INITIATIVE

Eric De Smet
Manager Marine & Transport
Balaise Insurance - Antwerp, Belgium



Facts & figures

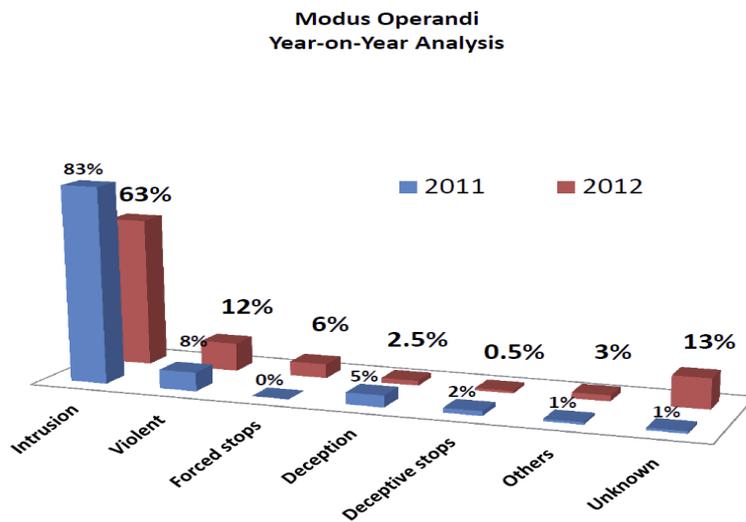
- One of the main ambitions of the European Union is free movement of persons and goods. Thus intra Europe trade and transport is at the core of what the EU is about. According to information from the IUMI Facts & Figures Committee, intra European trade represented a value of 4.7 trillion USD in 2011, which was 26.2% of global trade.
- Some 72% of this intra European transport is by way of road transport and this using 5 million km of paved roads and 66.000 km of motorways. It is estimated that by 2020 the volume of transported goods will double compared to the 2010 figure.
- Although complete or updated pan European figures are lacking, a study made for the EU Parliament by Van den Engel ("*Organized Theft of commercial vehicles and their loads in the European Union*") and a study made for the EU Commission by NEA in 2007/2008 ("*Study on the feasibility or organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network*"), showed that over a one year period:
 - 60% of incidents/thefts occurred at Truck Parking Areas (TPA's) and motorway service stations
 - 1% of all trucks in operation were stolen and in
 - 63% of the cases both truck and cargo were stolen.
- An astonishing figure of losses was quoted: 8.2 billion Euro.
- A study by the International Road Transport Union showed that over a 5 year period, in a region of EU plus neighbouring countries,
 - 1 out of 6 drivers had suffered some form of attack
 - thereof, 1 out of 5 with physical assault
 - 3 out of 5 attacks targeted truck and lorry plus its cargo
 - and 2 out of 5 incidents happened at truck parking areas.



MARINE AVIATION & TRANSPORT
INSURANCE REVIEW

The TAPA report published early 2013 recorded 83% of theft caused by intrusion in 2011 and 63% in 2012. In 2011 8% of the incidents was violent rising to 12% in 2012.

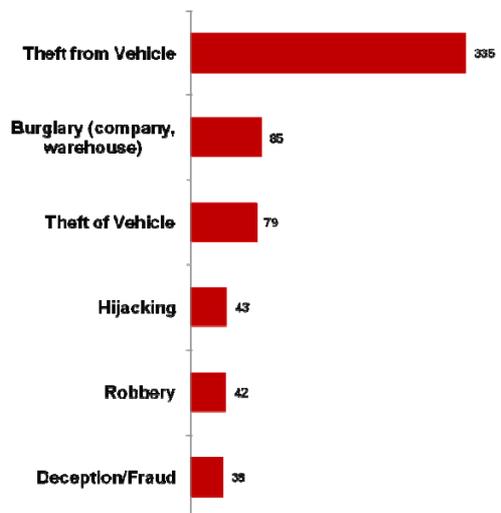
TAPA reports Europe theft stats.



This TAPA slide on cargo theft incidents in 2012 marks an overwhelming majority of thefts of trucks and from trucks during rest stops.

So the problem is there: a truck at rest is a truck at risk, because of the fact that there is a lack of truck parking areas and certainly a lack of secured truck parking areas.

Cargo Theft by Incident Category - 2012



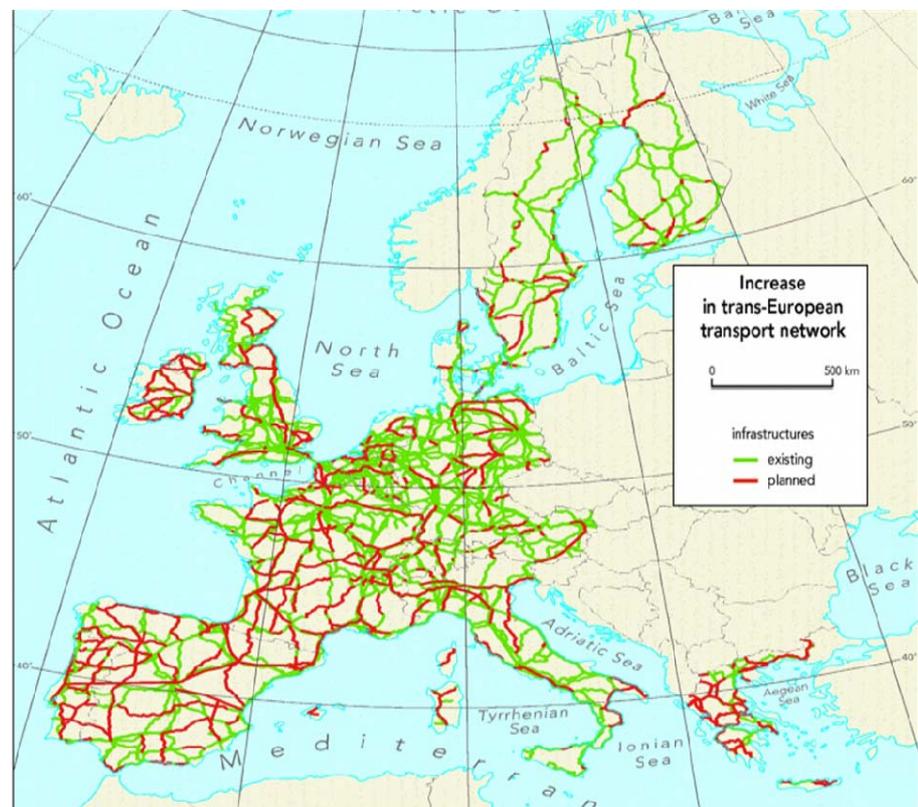


MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

EU initiatives

For facilitating and optimising the EU transport, the EU has formulated an ambitious program. The Trans European Transport network of all transport modes will be increased by adding new links. It will be improved by tackling congestion and bottlenecks as well as raising security.

The cost of EU infrastructure development to match the demand for transport has been estimated at 1.5 trillion Euro over the 2010 to 2030 period. The completion of the TENT-T network requires 550 million Euro until 2020 out of which some 215 million Euro can be referred to the removal of the main bottlenecks. It is necessary to strengthen the coordination of planning and development both on European level as in collaboration with national governments. Finance is found in several Funds, European Investment Bank's loans and credit guarantees. This is coordinated by the TEN-T executive agency.





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Some legal instruments are listed here below and for those interested can be consulted in detail.

- – EC Regulation 561/2006 on driving times
- – Directive 2003/59/EU driver training – crime prevention
- – Directive 2008/96/EC road infrastructure safety management
- – Directive 2010/40/EU Intelligent Transport Systems (road & interfaces with other modes of transport)
- – Council Resolution 8/9 November 2010 secure TPA's
- – TEN-T guidelines.

● Suffice it to say that obligatory resting times and the lack of sufficient and adequate safe TPA's is a contradiction.

● So it has led to EU initiatives.

● Directive 2008/96 on road safety management recognises that a sufficient number of safe rest areas is important for crime prevention.

● Directive 2010/40 requests the EC to define specifications for the provision of information and reservation services for safe and secure TPA's.

● Council Resolution of 7/8 November 2010 on road crime and secure TPA's recommends member States to use a standard security certification scheme.

● So the EU has ordered a study on road crime, defined a strategy namely targeting TPA's by increasing their number and upgrade safety standards.

● For this the Commission has provided financial support for projects of building secure TPA's (SETPOS Secure European Truck Park Operational Services). Also it has supported the establishment of classification and certification of TPA's according to a set of standards (LABEL).

● Subsequent studies show that 1.2 to 1.5 billion Euro is needed to build and update TPA's, whereof 150 million for high security TPA's. There are about 3.000 TPA's at present of which only 100 certified.

● At least 300 additional high security TPA's are needed. The ambition is to have TPA's with an interval of 50 km at or near EU motorways.

● The idea of Label is quite simple: create a set of standards so that every truck driver or logistical operator knows where safe TPA's are available and what level of security and comfort is in place there. Then test the scheme by certifying at least 75 TPA's and provide an on-line database.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- The criteria considered are:
 - ○ security: are drivers, goods and trucks in a secured environment? I will come to that later
 - ○ safety: physical, traffic safety, separation of pedestrian, cars and truck driving and parking areas
 - ○ comfort and dignity: rest areas, washing facilities, cleanliness, waste disposal, shelters for rain and sun
 - ○ food and shopping: cold and or warm meals ...
 - ○ services: fuel, repairs, intermediate maintenance, cash machines, internet, truck wash ...
- Label has organised and coordinated the project, the certification and the IT. After this project was completed it was evaluated and handed over to the Member States and other stakeholders.
- In order to visualise the standards, a pictogram of locks has been chosen for security and a pictogram of stars for services. Based on a detailed check-list a classification is made ranging from 1 to 5 locks and stars.
- For security the certification scheme takes into account:
 - ○ perimeter security
 - ○ perimeter entrance/exits
 - ○ parking area
 - ○ surveillance
 - ○ CCTV
 - ○ procedures
 - ○ other security measures.
- As far as the main features to distinguish the security levels are concerned, it is to be noted that each level adds to the previous level.
- Actual measure, services and safety installation will have to comply with national legal requirements.
- **Level 1** offers some basis security features. The site can be recognised as a parking area, it is well lit and elementary security is in place.
- **Level 2** adds technical measures such as a continuous fence, CCTV monitors at entrances and exits with image storage. Checks by TPA staff or a professional organisation.
- **Level 3** adds a fence and CCTV system monitoring the perimeter in place and working. Constant checks on fence condition. Restricted entrance: only parking users or staff are allowed access. Records of criminal incidents are kept.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

- **Level 4** has a real time monitoring and registration of vehicles and persons by professional trained and checked staff. Gates are closed and pre-booking is possible.
- The highest security **level 5** adds a site manning around the clock. The identity of all vehicles and persons entering is verified and logged. The fence is equipped with anti intrusion systems and protected from a truck intentionally driving through. CCTV covers the entire area.



The level 5 and how a motorway traffic sign indicating a TPA can look like

- The EU initiative has received a good support by some national governments. The main results of the pilot project LABEL have been taken over by IRU in order to promote it. Truckinform is a web based information, guidance and reservation scheme.
- This slide below shows the audited/certified TPA's.





MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● Cargo insurance

● What can we do as insurers with this topic?

● Well first of all I think we can be informed and inform our teams, our clients.

● Road transport safety and cargo theft prevention by making use of secure TPA's has to be part of an overall policy of risk assessment and loss prevention, taking into account the type of goods, the place of departure and arrival and intended itinerary, the type of transport mode.

● The 5 LABEL security levels (locks) can be used to modulate and accommodate the level required in view of risk criteria such as type of cargo.

● It is important to note that the EU LABEL system has some defects. First of all it is mainly the national governments who are responsible for motorways, traffic signs and rest area's. As legislation in EU countries is different on major parts of this, there is still a lack of EU coordination and standardisation.

● In times of budget control, the financing of secure TPA's is delayed or given to PPP or private operators. This can lead to a lowering of the standards and in any event the investment made by private companies will have to be paid back.

● This is done by charging for the parking. The already marginally beneficial road transport sector states that they cannot support this nor can raise the freights they obtain from forwarders and logistical operators.

● So, where there is an apparent lack of high security TPA's those that exist are not used to full capacity. Quite a paradox.

● Turning now on underwriting we can think of incentives for our clients in order to promote the use of secure TPA's where appropriate.

● Negative ones can be exclusions of cover, higher deductibles, warranties, moneywise limits in theft cover.

● Positive incentives can be rate reductions or lower deductibles, higher coverage in case of the use of secure TPA's.

● And then there is the costs element: maybe it is wise to provide for a lower premium to allow for a higher margin for the haulier, in turn for a safer transport.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

● CMR liability insurers have to take into account that the availability of TPA's and secure TPA's is leading to an increased liability regime for road transporters.

● So the CMR art. 18 1 defence for 'circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent' will not be available or less available. And even the limitations can be broken more easily. Clients will require policy wordings and cover to take care of that.

● But also on company and (national and international) association level we should be thinking of raising awareness. We can address road haulier associations, national and EU level public services to increase theft prevention measures including secure TPA's.

● Also the IUMI Political Forum has taken up this issue with an information exchange on the IUMI website.

● Summary

● Theft of cargo during road transport in Europe is a serious problem but it can be and is being addressed.

● In the wide EU policy on transport and TEN-T the LABEL initiative to promote the construction of secure TPA, certify them according to a standard system and bring them into the attention for use has found ground.

● Marine and transport insurers are concerned, should be informed and involved, as also our Associations.

● By doing so, I believe we can create added value, thus building resilience and defining a sustainable future.

● USEFUL LINKS

● http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2012-06-08-secureparkingplaces_en.htm

● <http://truckparkinglabel.eu/>

● <http://www.setpos.eu/>

● <http://www.iru.org/transpark-app>

● <http://www.truckinform.eu/>

● <http://www.rha.uk.net/>

● <http://www.iumi.com/>

● http://www.tis-gdv.de/tis_e/bedingungen/parken/parkplatz_gesichert/inhalt.htm

● [https://www.verzekeraars.nl/verzekeringsbranche/publicaties/Publicaties/](https://www.verzekeraars.nl/verzekeringsbranche/publicaties/Publicaties/Convenant_Aanpak_Crim_dec_09.pdf)

● [Convenant_Aanpak_Crim_dec_09.pdf](https://www.verzekeraars.nl/verzekeringsbranche/publicaties/Publicaties/Convenant_Aanpak_Crim_dec_09.pdf)

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA

-  Seminario sull'arbitrato marittimo
Genova, 15 novembre 2013
Aula Magna dell'Università, Via Balbi 5
-  Convegno AIPerT - I trasporti a temperatura controllata
Milano, 26 novembre 2013
Politecnico di Milano, Piazza Leonardo da Vinci 32 Aula "OSVALDO DE DONATO"
-  Gruppo Lercari 2nd International Insurance Meeting - La gestione del rischio e del sinistro alla sfida della innovazione e globalizzazione del Mercato
Milano, 28 novembre 2013
Auditorium Palazzo Lombardia



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

Angelo Ansaldo
Cesare Bernabei
Eric De Smet
Alberta Frondoni
Paolo Lovatti
Jim Mainstone
Riccardo Morgante
Doriano Ricciutelli
Laura Uliana

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 Centrale Vita, Danni e Servizi
Responsabile Trasporti e Aeronautica