

MERCATO

Marine e aviation, i nuovi scenari per le assicurazioni

Un workshop dell'Ania, svoltosi ieri a Milano, ha approfondito tematiche ampie e di grande attualità, come le conseguenze della Brexit per i contratti in essere, i risvolti legati alle novità sulle sanzioni internazionali, ma anche gli sviluppi normativi che regolamentano l'utilizzo dei droni civili e le coperture per i rischi catastrofali

In settori assicurativi come quelli marine e aviation, caratterizzati da un'elevata complessità, il puntuale e costante aggiornamento professionale assume un ruolo imprescindibile. Ecco perché il workshop che l'Ania organizza ormai da qualche anno rappresenta una preziosa occasione per fare il punto sulle ultime novità che interessano questi due ambiti di business. Nuovi scenari, nuovi strumenti per l'assicurazione dei rischi marine & aviation, questo il titolo del seminario, molto partecipato dagli operatori del settore, si è svolto ieri mattina a Milano, presso la sede dell'associazione. I lavori hanno approfondito tematiche ampie e di grande attualità, come le conseguenze della Brexit per i contratti in essere, i risvolti legati alle novità sulle sanzioni internazionali, ma anche gli sviluppi normativi che regolamentano l'utilizzo dei droni civili e le coperture per i rischi catastrofali nel settore marine.



Un momento del workshop

BREXIT, SE L'ASSICURATORE UK NON PUÒ PIÙ OPERARE IN LIBERA PRESTAZIONE DI SERVIZIO

Delle conseguenze dell'uscita del Regno Unito dall'Ue, dalla prospettiva dei rami trasporti e aviation, ha parlato **Massimo Vascotto**, senior casualty underwriter di **Generali global corporate & commercial Londra**, il quale è anche membro di un gruppo di lavoro nato in seno all'**Iua** (International underwriting association of London), rappresentanza che riunisce assicuratori e riassicuratori non-Lloyd's che operano nel mercato londinese. Vascotto ha parlato di alcune clausole realizzate *ad hoc* in vista della Brexit e sviluppate in seno a questo gruppo di lavoro. "Abbiamo deciso – ha detto – di prepararci allo scenario peggiore, cioè quello in cui l'assicuratore Uk perde la possibilità di operare in libera prestazione di servizio". La clausola sviluppata è pronta a scattare "dopo l'evento Brexit" e prevede che l'assicuratore Uk e quello Ue (ad esempio, la filiale europea di un gruppo britannico) diventino "partner del contratto", in modo da evitare il trasferimento del portafoglio da un assicuratore all'altro. La clausola prevede che l'assicuratore europeo si faccia carico del contratto solo per la parte preclusa all'assicuratore Uk, diventando in pratica un assicuratore contingente. E per quanto riguarda i sinistri aperti, la clausola prevede che a gestirli sarà l'assicuratore europeo.

SINISTRI IN PAESI COLPITI DA SANZIONI

Sempre in seno all'associazione degli underwriter londinesi, un altro gruppo di lavoro si è occupato di analizzare i più recenti risvolti legati alle sanzioni internazionali, tra tensioni geopolitiche e sviluppi della giurisprudenza. Anche in questo caso sono state sviluppate delle clausole *ad hoc* da inserire nei contratti marine.

(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1) Una di queste clausole definisce il concetto di esclusione geografica: escludere i rischi che si verificano in un certo Paese (ad esempio l'Iran) nelle sue acque territoriali, e/o nelle zone contigue, ma in cui restano esenti il singolo passaggio in quella zona (ad esempio le *shipping lane*), e sono stabilite eccezioni relative a situazioni di emergenza legate a particolari situazioni.

OPPORTUNITÀ E RISCHI DEI DRONI CIVILI

La seconda sessione del workshop è stata dedicata al settore aviation, e ha riguardato i recenti sviluppi normativi, le future responsabilità e gli strumenti assicurativi dei droni civili, alla luce del nuovo Regolamento Ue 1139/2018 che entrerà in vigore prima dell'estate. Come ha ricordato la professoressa **Anna Masutti**, partner dello studio legale **LS LexJus Sinacta**, la nuova disciplina **Easa** (European Union aviation safety agency) consentirà il volo dei droni a livello inter-comunitario. Tre le categorie definite per questi veicoli: *open* (fino a 25 kg), *specific* (droni utilizzati in operazioni che presentano un rischio elevato, e per le quali è lo stesso operatore che deve occuparsi del risk assessment), *certified* (droni che svolgono, tra le altre, operazioni come il sorvolo su assembramenti di persone, trasporto di merci pericolose o trasporto di persone). Il successivo intervento di **Sebastiano Vecchia**, direttore regolazione personale e operazioni di volo dell'**Enac** (Ente nazionale aviazione civile) ha poi aiutato a fare chiarezza sulle prospettive del nuovo regolamento europeo, evidenziando le maggiori differenze con la vecchia regolamentazione.

L'IMPATTO DELLE CATASTROFI NATURALI

Restando in questo ambito, **Alessandro Sabatini**, aviation underwriter per **Satec** (Mga che fa capo a **CattRe**, gruppo **Cattolica**), ha affrontato il tema dell'utilizzo dei droni in chiave di *loss prevention* per i danni catastrofali. Il suo intervento ha traghettato il workshop nella sua terza sessione, dedicata alle coperture assicurative per i rischi catastrofali nelle assicurazioni marine, alla luce dei cambiamenti climatici. "L'impatto sul business marine – ha detto l'avvocato **Claudio Perrella**, partner dello studio legale LS LexJus Sinacta – è sempre più rilevante, e una parte significativa di tali eventi è probabilmente legata al climate change in atto". A livello immediato si osserva un impatto significativo sulle polizze marine, property o sulle coperture business interruption. Ma, secondo Perrella, le implicazioni saranno però rilevanti anche per le polizze liability. "Le coperture D&O, ad esempio, saranno esposte a contenziosi nascenti dalla violazione degli obblighi di climate change disclosure", ha osservato.



COSA ACCADE NEL MERCATO USA

"Nel mercato statunitense si convive da tempo con fenomeni climatici estremi, e c'è un meccanismo ben presente nel settore che può offrire lo spunto per un adattamento nel nostro sistema", ha detto Perrella. Negli Usa, ad esempio, ci sono condizioni di polizza che applicano determinate condizioni di copertura o scoperti in caso di *named storm* una specifica classificazione del fenomeno climatico fatta dalle autorità preposte. "C'è una differenza tra lo scoperto classico (cifra fissa) e quello da *named storm* (percentuale). La clausola opera tutte le volte in cui le condizioni meteo sono talmente severe da essere classificate dalle autorità locali come *hurricane*, *typhoon*, *tropical storm* o *cyclone*. È plausibile che meccanismi analoghi si faranno strada anche in Paesi come il nostro, dove questo tipo di eventi è stato finora molto più raro". Secondo Perrella, sarà necessario individuare parametri sufficientemente certi per classificare la gravità delle condizioni meteo e la tipologia di copertura applicabile alla singola fattispecie. "I danni da alluvione o allagamento – ha spiegato – possono essere molto più rilevanti di quelli causati dal vento". L'esperienza Usa ha infatti evidenziato spesso che la diversa distribuzione del carico dei container (disposti orizzontalmente più che verticalmente) per far fronte al vento ha esposto a danni superiori da allagamento e ingresso in acqua.

LA FORZA MAGGIORE È UGUALE PER TUTTI

Il climate change risk sta dunque trovando sempre più spazio nella lista delle specifiche azioni di gestione per interventi di mitigazione, monitoraggio e gestione e trasferimento del rischio. **Enrico Mercogliano**, head of property & casualty claims di **Generali global corporate & commercial Italy**, ha messo in evidenza sfide e opportunità per un mercato assicurativo. Sul fronte delle criticità, Mercogliano ha citato come esempio alcuni sinistri avvenuti in Liguria, come quello che nel 2018 ha colpito Rapallo, che ha portato in evidenza il problema dei costi di smaltimento, "un tema che ha forti impatti di sostenibilità ambientale". Mercogliano, su questo punto, ha proposto al mercato assicurativo di inserire una clausola di copertura dei costi di smaltimento in conseguenza di perdita totale del natante, esortando l'Ania e le istituzioni a farsi promotori di un'iniziativa in tal senso.

Mercogliano si è poi focalizzato sui sinistri di responsabilità civile, con particolare riferimento alle strutture costiere. "La forza maggiore – ha spiegato – ha rilevanza perché interrompe il nesso causale sussistente tra la condotta del soggetto e il verificarsi dei danni stessi, portando a escludere la responsabilità del soggetto per i danni subiti da terzi". Tuttavia, l'orientamento emerso in alcune sentenze della magistratura sembra talvolta non tener conto della forza maggiore intesa come imprevedibile, eccezionale e inevitabile, perché si è preferito tener conto del fatto che la frequenza di molte catastrofi naturali è aumentata. "Il punto è molto delicato – ha concluso Mercogliano – e può dare luogo a conflittualità anche in capo al medesimo soggetto giuridico".