

MARINE E AVIATION, COSA C'È DI NUOVO

di BENIAMINO MUSTO

UN WORKSHOP DELL'ANIA HA APPROFONDITO TEMATICHE AMPIE E DI GRANDE ATTUALITÀ, COME LE CONSEGUENZE DELLA BREXIT PER I CONTRATTI ASSICURATIVI IN ESSERE, MA ANCHE GLI SVILUPPI NORMATIVI CHE REGOLAMENTANO L'UTILIZZO DEI DRONI CIVILI, E LE COPERTURE PER I RISCHI CATASTROFALI



I settori *marine* e *aviation* sono caratterizzati da un'elevata complessità. Un aggiornamento professionale costante per gli addetti ai lavori assume pertanto un ruolo imprescindibile. Ecco perché il workshop dedicato a questi due ambiti di business, evento che l'**Ania** organizza ormai da qualche anno, rappresenta una preziosa occasione per fare il punto sulle ultime novità. *Nuovi scenari, nuovi strumenti per l'assicurazione dei rischi marine & aviation*, questo il titolo del seminario svoltosi il mese scorso a Milano, ha approfondito tematiche ampie e di grande attualità, come le conseguenze della Brexit per i contratti in essere, gli sviluppi normativi che regolamentano l'utilizzo dei droni civili, e le coperture per i rischi catastrofali nel settore marine.

BREXIT, NUOVE CLAUSOLE DAGLI UNDERWRITER UK

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 perda 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.

OPPORTUNITÀ E RISCHI DEI DRONI CIVILI

La sessione dedicata al settore aviation ha visto protagonisti i droni civili, alla luce del nuovo *Regolamento Ue 1139/2018* che entrerà in vigore entro l'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 signifi-

cativo 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.

"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 proseguito 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.

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 il mercato assicurativo, ad esempio 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 in seguito ai cambiamenti climatici. "Il punto è molto delicato – ha concluso Mercogliano – e può dare luogo a conflittualità anche in capo al medesimo soggetto giuridico".