

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

Gennaio 2014 - N. 1 anno IV

Marine

Marine Workshop: le sfide del terzo millennio di <i>Sergio Stolfa</i>	3
Assicurazione e Flexitank di <i>Paolo Lovatti</i>	6
Convenzione SUA e il caso dei marò di <i>Alfredo Dani</i>	14

Aviation

I diritti dei passeggeri nella policy del trasporto aereo: il recente confronto in sede comunitaria sui temi salienti dell'attuale riforma di <i>Doriano Ricciutelli</i>	20
Servizi di assistenza a terra e assicurazione. Le novità della circolare ENAC di <i>Anna Masutti e Marialisa Taglienti</i>	26
The European and American Roadmaps on RPAS, a review by <i>Arthur Flieger</i>	30
Regolamento ENAC sui Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto del 16 dicembre 2013: alcuni profili di rilevanza assicurativa di <i>Andrea Lanzaro</i>	34

Transport

Alcune riflessioni in materia di polizze danni per conto di <i>Alessandro Morelli</i>	42
Legittimazione ad agire nella CMR in alcune recenti pronunce di <i>Claudio Perrella</i>	47



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Il panel dei relatori per il "Marine Workshop: le sfide del terzo millennio", tenutosi il 28 novembre 2013 nell'ambito del 2nd International Insurance meeting di Cunningham Lindsey Lercari.

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.

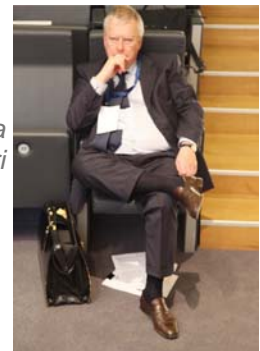
DISCLAIMER

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.



MARINE WORKSHOP: LE SFIDE DEL TERZO MILLENNIO

Sergio Stolfa
Direttore Generale presso Gruppo Lercari



Nell'ambito del "2nd International Insurance Meeting" organizzato a Milano il 28 novembre 2013 dalla società Cunningham Lindsey Lercari (Gruppo Lercari) nella nuova sede della Regione Lombardia, si è tenuto un interessante workshop incentrato sulle sfide che attendono il ramo assicurativo più antico (che ha dato vita al concetto stesso di assicurazione) in un terzo millennio che sempre più sarà caratterizzato dai temi della globalizzazione e dal vorticoso e costante processo evolutivo del mercato e dei contesti geo-politici.

Nonostante sia un settore "di nicchia" e di minor incidenza percentuale rispetto ai volumi complessivi gestiti nel nostro Paese (poco più di 700 milioni di euro pari all'1,75% del totale ramo danni), il ramo trasporti è chiamato a rispondere alle sempre più pressanti e diversificate esigenze di una clientela che, a sua volta, deve confrontarsi con un mondo sempre più globalizzato e competitivo nel quale riemergono rischi dal sapore antico ma prepotentemente attuali, (si pensi, ad esempio alla pirateria), dai forti impatti umani ed economici, che richiede un costante monitoraggio degli scenari internazionali ed un confronto con le Istituzioni.

Cristina Castellini, Marine, Aviation and Transport Manager ANIA nell'introdurre i lavori insieme con Giovanni Lercari, Presidente di Contec Lercari (società del Gruppo Lercari specializzata nella gestione liquidazione di sinistri Trasporti) non ha mancato di sottolineare il ruolo strategico del ramo nei confronti dei vari attori del ciclo economico industriale e commerciale con particolare riguardo alla movimentazione delle merci, siano esse prodotte e movimentate nel perimetro europeo o nel più vasto contesto mondiale.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

gennaio 2014 - numero 1 p. 4

Tutto ciò mentre la cantieristica internazionale ha realizzato nuove maxi navi portacontainer di capacità sino a 18.000 TEUs e la normativa si basa su Institute Cargo Clauses che hanno ormai superato il mezzo secolo di vita, anche se modificate nel 2009, con i problemi che ne conseguono in termini di sicurezza e di cumuli di rischio.

Paolo Lovatti, Executive Consultant Marine Global di Nationale Suisse ha evidenziato le sfide che attendono gli operatori del Ramo, sia per la parte sottoscrittiva, sia per quella sinistri. Il numero di soggetti e interlocutori con i quali deve confrontarsi un operatore del ramo nel contesto attuale è cresciuto in modo esponenziale e la sfida comporta il passaggio da un approccio settoriale ad una visione globale “andando oltre” i confini della tradizione e di una normativa ormai ampiamente superata e sulla quale, con grandissima fatica si sta finalmente cercando di intervenire anche a livello di organismi internazionali.

In un settore quale quello Marine non poteva mancare la testimonianza dei riassicuratori, rappresentati, nella circostanza, da Giorgio Marzano, Senior Claims Manager MunichRe Italy che ha ricordato l'importanza ed il valore aggiunto di un adeguato risk management.

La prevenzione del rischio riveste infatti un'importanza fondamentale, troppo spesso non adeguatamente presa in considerazione, come i fatti dimostrano. Si pensi al caso della Costa Concordia estremamente rappresentativo del fatto che le regole non sono di per sé sufficienti se poi non vengono rispettate.

Di forte impatto, anche la testimonianza di Gabriele Palandri, Group Insurable Risks Manager di Finmeccanica, che – nel portare la testimonianza del mondo produttivo – ha evidenziato come, per trovare quella flessibilità e tempestività nelle risposte alle esigenze di uno dei principali gruppi industriali a livello mondiale nel settore delle alte tecnologie, sia spesso costretto a rivolgersi al mercato internazionale, prevalentemente inglese.

L'Amministratore Delegato di Contec Lercari, Paolo Gianetta si è posto provocatoriamente la domanda sul perché gli interventi di periti e loss adjuster vengano troppo spesso promossi “a posteriori”. La profonda conoscenza delle criticità delle varie tipologie merceologiche e di trasporto consentirebbe infatti a dette figure professionali di dare un significativo contributo agli addetti ai lavori in termini di risk analysis e loss prevention, anche per quanto riguarda la fase del trasporto e della movimentazione.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Gianetta ha poi evidenziato una certa sudditanza culturale verso il mercato inglese (le clausole sono tutte inglesi!) laddove si potrebbe forse pensare, per cambiare la situazione, ad una produzione autoctona, anche se è innegabile che l'internazionalità dei rischi, propria del settore, implica la necessità di convergere su clausolari internazionali, a tutti noti.

Gianetta si è fatto infine promotore di una iniziativa che ha raccolto i consensi di massima degli altri partecipanti e cioè la creazione di camere arbitrali nelle quali dibattere il contenzioso trasporti. Ciò poiché, in un contesto che accomuna il ramo a tutto il resto dell'universo economico nazionale, tempi e competenza della giustizia civile italiana sono incompatibili con una rapida soluzione delle vertenze, anche a causa della prevalente focalizzazione e preparazione dei nostri organi giudiziari su tematiche "extra *marine*".

Sul punto Omero Lagostena, Marine & Aviation Claims Manager AXA Corporate Solutions, pur concordando sulla proposta, ha ricordato come già in passato venne suggerita una soluzione di questo tipo che dovette però fare i conti con la vischiosità e resistenza al cambiamento del nostro sistema, anche se indubbiamente si tratta di strada che si dovrebbe provare nuovamente a percorrere e sulla quale il legislatore sembra essere divenuto più sensibile.

