

MERCATO

L'accordo sulla Brexit e l'impatto sulle assicurazioni trasporti

L'uscita definitiva del Regno Unito dall'Unione Europea segna l'inizio di un nuovo corso nelle dinamiche che riguardano due settori molto legati al diritto anglosassone come il marine e aviation. Un seminario dell'Ania, svoltosi ieri, ne ha analizzato i molteplici risvolti sui contratti assicurativi

Lo scorso primo gennaio, terminato il periodo di transizione, il Regno Unito è definitivamente uscito dall'Unione Europea. La Gran Bretagna è quindi diventata un Paese terzo rispetto alla Ue, pur con accordi commerciali bilaterali che mantengono alcune condizioni preesistenti. Nell'ambito assicurativo, come noto, il Regno Unito ha sempre giocato un ruolo di primo piano dei comparti *marine*, *aviation* e *trasporti*. Per questo il seminario Mat dell'Ania, appuntamento che si è svolto ieri e che è ormai un punto di riferimento per l'aggiornamento sulle dinamiche del settore, quest'anno è stato dedicato quasi interamente all'accordo Ue-Uk sulla Brexit e ai suoi impatti sulle assicurazioni dei trasporti.



LE RIPERCUSSIONI SUI CONTRATTI IN ESSERE

Il primo intervento, affidato a **Massimo Vascotto**, senior casualty underwriter di **Generali Global Corporate & Commercial Uk**, ha affrontato il tema dei contratti assicurativi. "Prima della Brexit effettiva – ha detto – c'era molta preoccupazione su un eventuale fallimento dei negoziati, quindi molti operatori hanno optato per la soluzione delle due società assicurative appartenenti allo stesso gruppo, una domiciliata in Uk e una nello Spazio economico europeo, inserendo nei contratti una clausola secondo cui, se l'assicuratore Uk non avesse più potuto ottemperare al contratto, sarebbe subentrato l'assicuratore domiciliato nello See". Tuttavia, ha aggiunto, questo paracadute non è stato pressoché mai utilizzato per due motivi: "in primis, gli assicuratori hanno avuto tempo per prepararsi. In secondo luogo, come facilmente prevedibile, le autorità di vigilanza See hanno permesso il run-off, quindi la normativa ha tutelato gli assicurati, scongiurando che quest'ultimi si trovassero da un giorno all'altro senza un contratto valido". Gli Stati membri dell'Ue hanno emesso una legislazione specifica per permettere il proseguimento fino a scadenza dei contratti sottoscritti prima del primo gennaio 2021, con un approccio individuale e autonomo da parte di ciascun Paese. Vascotto ha citato varie casistiche nazionali: la Germania, ad esempio, ha posto l'obbligo di terminare i contratti in essere non appena legalmente possibile, mentre in Italia, come noto, i contratti possono rimanere in essere previa notifica entro 15 gennaio 2021 all'assicurato, ed entro il 31 marzo all'**Ivass**, con i dettagli su come verrà garantito il servizio richiesto.

Per quanto riguarda la riassicurazione post-Brexit, in base alle norme *Wto Gats*, la riassicurazione dovrebbe poter essere prestata a livello internazionale, sebbene gli Stati membri hanno la possibilità di imporre requisiti addizionali, se lo ritengono necessario, per proteggere il loro mercato.

LE IMPLICAZIONI DELL'ACCORDO SULLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

La discussione si è poi addentrata negli ambiti specifici, iniziando dal comparto *aviation*. A introdurre il tema è stata **Anna Masutti**, partner **RP Legal and Tax**, e che recentemente è stata nominata presidente di **Rfi** (Rete ferroviaria italiana, gruppo **Ferrovie dello Stato**).

(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1)

“Fino a dicembre 2020 – ha detto – gli operatori aerei, i produttori e il personale aeronautico del Regno Unito erano obbligati a rispettare le norme di sicurezza dell’Easa e beneficiavano del riconoscimento reciproco delle licenze. Dopo la Brexit le licenze e i certificati rilasciati dall’autorità britannica non sono più riconosciuti dall’Ue”, e la mancata adesione all’Easa o il mancato riconoscimento reciproco delle licenze fa sì che le parti dell’aeromobile prodotte nel Regno Unito non siano più ritenute conformi agli standard Easa. Come vengono regolati, ora, gli aspetti disciplinati dal quadro normativo dell’Easa? Masutti ha spiegato che il Tca (Trade and cooperation agreement), concluso tra Uk e Ue, prevede la stesura di una bozza di accordo bilaterale sulla sicurezza aerea per il riconoscimento reciproco di alcune licenze, certificati e autorizzazioni. Tuttavia, l’applicazione del Tca è attualmente limitata alla certificazione di aeronavigabilità e ambientale.

Alla discussione con Masutti hanno partecipato anche **Marco Di Giugno**, direttore analisi giuridiche e contenzioso di **Enac**, **Federica Bisetti**, aviation underwriter di **Axa XL**, e **Marcello Maestri**, aviation manager di **Aig Italy**.

Marco Di Giugno ha rassicurato sulle eventuali incertezze normative, perché, ha ricordato, “il mondo dell’aviazione internazionale si muove, in questo caso specifico, all’interno della Convenzione di Montreal del 1999. I colleghi britannici – ha aggiunto – ci hanno evidenziato che il vuoto normativo verrà colmato a brevissimo, ricalcando i regolamenti europei”.

Per quanto riguarda i prodotti, con gli accordi tra Uk e Ue si è cercato di garantire una continuità rispetto al mutuo riconoscimento delle certificazioni, e quindi si è stabilito che tutte le certificazioni Uk saranno automaticamente riconosciute da Easa, e viceversa. “Si va in continuità – ha detto Di Giugno – quindi i prodotti realizzati dai costruttori inglesi continueranno a essere riconosciuti da Ue”. Quello che cambia è nelle attività manutentive: dal primo gennaio 2021 Uk deve svolgere e seguire le procedure che Easa ha per i Paesi terzi.

Relativamente all’assicurazione dei vettori, “se un aereo è stato registrato in Uk, ciò è avvenuto attraverso una serie di norme comunitarie, che ne hanno determinato l’assicurabilità”, ha detto Federica Bisetti, e attualmente, ha aggiunto Marcello Maestri, “c’è una norma transitoria, per cui i contratti in vigore saranno validi fino alla fine del 2021”. La poliennalità “è un problema minore – ha aggiunto – perché non è pressoché più in vigore: i contratti vengono ridiscussi annualmente”.

SETTORE MARINE, IL RICHIAMO ALLA LEGGE INGLESE NEI CONTRATTI

Venendo al settore Marine, **Claudio Perrella**, partner RP Legal and Tax, ha parlato delle conseguenze della Brexit relativamente al rimando alla legge inglese nei contratti marittimi. La legge valida in questo momento è il regolamento Roma I, che si applica a tutti i contratti stipulati entro il 31 dicembre 2020. Dal primo gennaio 2021 le disposizioni di Roma I si intendano traposte in Uk come normativa interna. “Quindi di fatto per ora non cambia nulla”, ha affermato Perrella, precisando che “per i nuovi contratti è sicuramente possibile continuare a scegliere la legge applicabile” e che, in caso di mancata scelta, “la legge applicabile verrà individuata dai giudici dei Paesi Ue e dai giudici Uk in base alle disposizioni del Roma I”. Ma cosa accade per i contratti di assicurazione in cui c’è una combinazione tra diritto anglosassone e legge italiana? Il meccanismo, ha detto Perrella, è quello di un’applicazione combinata, come stabilito dalla **Corte di Cassazione** con pronunciamento n-25735 del 5 dicembre 2014.

Alessandro Morelli, chief insurance officer di **Siat**, ha poi parlato di come è cambiato il regime di Libera prestazione di servizi (Lps) verso il Regno Unito. Nel corso del 2019, ha ricordato, è stato possibile aderire al Tpr (regime di autorizzazioni temporanee) della **Financial Conduct Authority Uk**, per il periodo transitorio sino alla data di Brexit, che impone un sistema di vigilanza e obblighi più onerosi rispetto alla Lps. Questo regime consente alle società europee che stavano operando in Uk al termine del periodo di transizione (31 dicembre 2020) di continuare a operare temporaneamente come fatto in precedenza, ma per un periodo limitato, in attesa di ottenere piena autorizzazione. Con Brexit decade il sistema Lps, quindi le compagnie See operanti in Lps necessitano di autorizzazione della **Prudential Regulation Authority (Pra)**. “Con l’ingresso in Tpr – ha affermato Morelli – la compagnia ottiene un’autorizzazione provvisoria a operare per tre anni, con supervisione della Pra”. L’ingresso nel Tpr deve poi sfociare in due alternative: piena autorizzazione Pra a operare e apertura di una branch; oppure uscita dal Tpr.



Un momento dell'intervento di Anna Masutti



Marco Di Giugno

Beniamino Musto