

PRIMO PIANO

Idd, il decreto modificato

Lo scorso 16 maggio, il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto di recepimento della Idd, tenendo conto dei pareri espressi dalle commissioni speciali della Camera e del Senato e accogliendo alcune delle modifiche suggerite dalle associazioni di categoria degli intermediari.

In particolare, Anapa Rete ImpresAgenzia, in un comunicato, parla di "un primo passo positivo che premia il dialogo costruttivo". Il governo ha accolto tutte le istanze presentate dall'associazione degli agenti e da Aiba e Acb. Anapa sottolinea l'importanza di aver accolto soprattutto l'opposizione alla hard disclosure, cioè l'obbligo per gli intermediari di comunicare al cliente la natura del compenso ricevuto per un contratto venduto, le provvigioni e gli eventuali incentivi. Anche Sna e Ulias, la rappresentanza dei subagenti, avevano espresso la propria approvazione per l'opera delle commissioni speciali.

L'atto ufficiale del Consiglio dei ministri interviene inoltre in materia di risoluzione stragiudiziale delle controversie; istituzione dell'organismo di registrazione degli intermediari assicurativi e riassicurativi; coordinamento delle disposizioni normative e regolamentari in materia di prodotti d'investimento al dettaglio e assicurativi pre-assemblati e modifica dell'impianto sanzionatorio per imprese e distributori.

Fabrizio Aurilia

MERCATO

Il difficile mestiere di assicurare il trasporto merci

Assicurazione in surroga. Problemi con prodotti deperibili. Rischi di attacchi informatici alle navi mercantili. E ancora: project cargo, trasporti in subvezione, slalom tra le strette maglie delle sanzioni internazionali. Mobilitare dei carichi è diventata un'attività sempre più esposta a rischi. Se ne è parlato, ieri a Milano, nel corso di un workshop organizzato dall'Ania

Il mondo del trasporto merci è un ambito sempre più complesso e delicato, in cui gli assicuratori devono spesso destreggiarsi con l'abilità degli equilibristi. Che avvenga via terra o per mare, chi assicura grossi carichi è sottoposto non solo ai rischi specifici del business, ma anche a dubbi interpretativi legati alle diverse giurisdizioni e alle incognite derivanti dai fragili rapporti internazionali tra gli Stati. Di tutto questo si è parlato ieri nel corso di un partecipatissimo workshop organizzato dall'Ania presso la sua sede milanese.

UN CARICO DA 90

Il seminario è partito con l'analisi di un tema ancora poco chiaro: gli oneri probatori dell'assicuratore che agisce in surroga e/o come cessionario dei diritti. Un argomento molto complesso, affidato alla trattazione dell'avvocato **Pietro Nisi**, partner di **Ls Lexjus Sinacta**, il quale ha passato in rassegna le criticità nell'individuare chi è il soggetto legittimato ad agire nei confronti del vettore. La disciplina di riferimento è l'articolo 1689 del Codice civile: "i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore". Ma l'orientamento sta cambiando in seguito alla sentenza n. 24400 della Corte di Cassazione secondo cui è legittimato il soggetto nella cui sfera patrimoniale il danno si è prodotto. Un altro aspetto delicato riguarda la copertura assicurativa delle merci a temperatura controllata e dei prodotti deperibili. L'avvocato **Claudio Perrella**, anch'egli partner di **Ls Lexjus Sinacta**, ha parlato delle clausole di limitazione nelle condizioni di polizza di carico. "Esiste un diverso approccio della giurisprudenza in vari Paesi", ha osservato Perrella.

(Continua a pag.2)



Un momento del workshop



INSURANCE REVIEW su **LINKEDIN**

Seguici sulla pagina cliccando qui

(Continua da pag.1)

“Ad esempio nei Paesi Bassi – ha aggiunto – il container va equiparato alla nave, per cui il vettore non può escludere la propria responsabilità. In Italia l’orientamento prevede che il contratto di fornitura del container vada inquadrato come noleggio, distinto dal contratto di trasporto”. Un aspetto delicato è quello della risarcibilità del cosiddetto danno temuto. “Il tema – ha detto Perrella – è divenuto negli ultimi anni particolarmente attuale in relazione al caso di presenza di clandestini a bordo di mezzi che trasportano prodotti alimentari”. Al momento l’orientamento prevede l’adozione di misure da parte delle autorità del Paese di importazione che obbligano alla distruzione del carico anche in mancanza di indicazioni di un effettivo danneggiamento della merce.

I PIRATI (INFORMATICI) ALL'ASSALTO DELLE NAVI

Le merci che viaggiano via mare non sono sottoposte solo alla minaccia dei pirati reali. Anche quelli informatici, infatti, rappresentano una seria minaccia per le navi cargo. **Paolo Lovatti**, global marine consultant, ne ha parlato ricordando le ipotesi di sinistri a seguito di un attacco informatico: si va dal furto di beni durante il trasporto (il pericolo di intromissione dolosa nei documenti e-freight) alla responsabilità degli spedizionieri ad esempio per ritardi e penali, fino ai possibili danni a merci deperibili in giacenza conseguenti a un blocco dei sistemi di refrigerazione. L’attuale posizione del mercato italiano vede una situazione compatta da parte degli assicuratori nell’utilizzo della clause 380 che non garantisce la copertura dei rischi cyber in tutti i settori marine. Ora però qualcosa si muove. Il mercato britannico, cioè quello di riferimento, sta iniziando a trovare la disponibilità di alcuni underwriter a garantire il rischio di furto conseguente a un attacco cibernetico a parziale deroga della clause 380.

QUANDO IL TRASPORTO È ECCEZIONALE: IL PROJECT CARGO

La panoramica sui rischi specifici dei trasporti è proseguita con il cosiddetto *project cargo*, di cui ha parlato **Massimo Spinetta**, head of marine cargo di **Generali Italia**. Con questo nome si indica la fornitura di merci necessarie alla costruzione di un impianto. È un rischio complesso, con elevate esposizioni a danni materiali diretti. Dopo aver passato in rassegna le varie tipologie di garanzie assicurative, Spinetta ha sottolineato il ruolo fondamentale del surveyor, cioè colui che verifica che siano acquisite e rispettate da ciascuna delle parti coinvolte tutte le raccomandazioni necessarie al corretto svolgimento del progetto. “I rischi connessi – ha detto Spinetta – possono essere mitigati tramite un’accurata attività di risk management a opera di soggetti altamente qualificati. Assicurato, broker e surveyor sono gli attori principali: il loro ruolo attivo contribuisce alla gestione sicura dell’intero progetto”.

VIETATO SUBAPPALTARE PIÙ VOLTE

Di ogni trasporto il vettore può occuparsene direttamente oppure avvalendosi di subvettori. Fino al dicembre 2014 non esisteva una definizione normativa di contratto di subvezione. Come ha spiegato **Alessandro Morelli**, chief insurance officer siat, marine & aviation di **UnipolSai**, ciò ha portato a una grande frammentazione degli operatori di trasporto, con conseguenze negative per via della lunghezza della filiera. È intervenuto il legislatore con la legge di Stabilità del 2015 (articolo 247) che ha introdotto la definizione normativa di subvettore. Ora il quadro appare come più chiaro: il vettore può avvalersi di subvettori solo nel caso in cui tra committente e vettore si sia concordato di ricorrervi. In mancanza di accordo, il contratto può essere risolto dal committente per inadempimento. Il subvettore non può affidare a sua volta a un altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto, e in caso di violazione il relativo contratto è nullo.

SANZIONI INTERNAZIONALI E SVILUPPI GEOPOLITICI

Una grossa tegola sulla testa di chi trasporta merci sono le sanzioni internazionali, come ha spiegato **Paolo Quercia**, direttore del **Cenass**, centro di studi strategici internazionali. “I regimi sanzionatori evolvono in maniera rapidissima. È il caso del Sudan, che per anni è stato nella *black list* degli Usa e che in seguito al passaggio dalla sfera di influenza iraniana a quella saudita è diventato un Paese amico”. Quercia si è soffermato su due Paesi in particolare, Russia e Iran. Riguardo a Mosca, l’Ue ha due tipologie di sanzioni: una legata al conflitto in Crimea, l’altra a quello in Donbass (est dell’Ucraina) per il non rispetto degli accordi di Minsk. Gli Usa invece hanno unificato le sanzioni, inserendole in un quadro più ampio che identifica la Russia come avversario strategico globale. Diverso è il discorso relativo all’Iran. L’accordo sul nucleare è un trattato politico, non giuridico, e l’uscita degli Usa ha dato tempo fino a 180 giorni per recidere eventuali contratti delle imprese americane con l’Iran, che inizieranno a scadere dal 5 novembre 2018. **Cesare Ponti**, property & special risk manager di **Aig**, ha poi illustrato le varie tipologie di sanzioni. Che, ad esempio, possono essere territoriali quando escludono le relazioni con alcuni specifici Paesi: è il caso di quelle Usa contro Iran, Siria, Cuba e Corea del Nord. Ma possono esistere sanzioni *list-based*, che escludono le relazioni di assicuratori statunitensi con determinati soggetti (persone fisiche o giuridiche) identificati e inclusi in determinate liste. Orientarsi in questo terreno minato per gli assicuratori non è facile. La clausola sanzioni Lma3100 (utilizzata in tutte le linee di business) prevede che nessuna compagnia è tenuta a fornire copertura e a indennizzare richieste di risarcimento qualora l’assicurato incorra nel pagamento di qualsiasi sanzione, restrizione o proibizione prevista da risoluzioni Onu o sanzioni Ue, Uk o Usa. “La policy di Aig – ha detto Ponti – prevede che lo screening sia eseguito sui dati dei soggetti terzi in cinque fasi: prima di sottoscrivere un impegno, periodicamente, ogni qualvolta si registra una modifica dei dati inseriti, prima di effettuare un pagamento e prima di ricevere un pagamento. Nel momento in cui l’underwriter ha il dubbio che ci sia una potenziale esposizione – ha concluso – deve effettuare una *due diligence* che prevede un pre-screening, l’assunzione di informazioni e il controllo dell’*ownership tree*”.

Beniamino Musto

NORMATIVA

Clausole valide anche “a occhi chiusi”?

Un testo potenzialmente vessatorio, se illeggibile ma sottoscritto senza richiesta di chiarimenti, può ritenersi accettato: una sentenza della Cassazione riapre in questo modo sul rapporto tra parte debole e parte forte

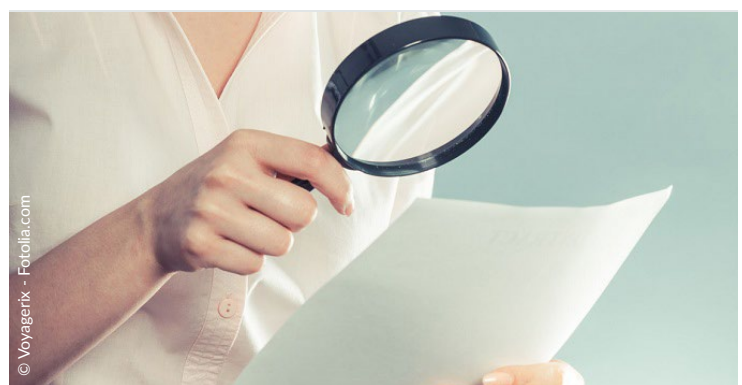
La **Suprema Corte di Cassazione**, con la recente ordinanza n. 3307 del 12 febbraio 2018, si è pronunciata in ordine alla validità di quelle clausole vessatorie, inserite all'interno dei contratti sottoscritti mediante moduli o formulari, che risultino illeggibili poiché caratterizzate da una dimensione di carattere alquanto esigua. Un principio che andrebbe ad applicarsi a tutti quei contratti ove possa essere intravista una parte debole, contrapposta ad una forte, ivi inclusi, pertanto, i contratti assicurativi.

Andiamo con ordine: la Corte di legittimità ha statuito che le suddette clausole, seppur vessatorie, laddove siano state sottoscritte appositamente dal contraente ai sensi dell'art. 1341 C.C. non possano considerarsi invalide se in concreto illeggibili.

Difatti, la Corte ha statuito che “In materia di contratti conclusi mediante la sottoscrizione di moduli o formulari predisposti per disciplinare in modo uniforme determinati rapporti, la clausola con cui si stabilisce una deroga alla competenza territoriale ha natura vessatoria e deve essere, ai sensi dell'art. 1341 Cod. Civ., comma 2, approvata espressamente per iscritto. Qualora la medesima risulti scarsamente o per nulla leggibile, sia perché il modello è in fotocopia sia perché i caratteri grafici sono eccessivamente piccoli, il contraente debole può esigere dalla controparte che gli venga fornito un modello contrattuale pienamente leggibile; ma, ove ciò non abbia fatto, non può lamentare in sede giudiziale di non aver rettammente compreso la portata della suddetta clausola derogatoria”.

Se si firma, si accetta l'incomprensibilità

Nel caso di specie, una società conveniva in giudizio una compagnia telefonica innanzi il tribunale di Livorno con la quale aveva stipulato un contratto di utenza per asseriti inadempimenti contrattuali. Nel caso di specie, il contratto stipulato conteneva una clausola di deroga della competenza per territorio (indicando come foro esclusivo quello di Milano), specificatamente sottoscritta ai sensi dell'art. 1341, 2° comma C.C., seppure le condizioni contrattuali fossero state “scritte con



caratteri piccolissimi e quindi effettivamente quasi illeggibili”. In primo grado, il Tribunale rigettava l'eccezione di incompetenza sollevata dalla compagnia. In sede di gravame, la Corte d'Appello accoglieva invece tale eccezione di incompetenza, sovvertendo così la decisione di 1° grado.

Adita la Suprema Corte dalla società attorea, richiamando un precedente giurisprudenziale risalente nel tempo (Cass. 11/10/1973, n. 2562), ha affermato che la specifica approvazione per iscritto delle clausole onerose previste dall'art. 1341 C.C. rende inammissibile la presunzione di una loro mancata conoscenza per l'asserito insufficiente rilievo tipografico o per la loro scarsa leggibilità.

Al contraente è richiesta diligenza

Si osserva, difatti, che in materia di competenza territoriale la vessatorietà della clausola si manifesta nel momento in cui la stessa viene inserita in contratti predisposti unilateralmente da uno solo dei contraenti (i cosiddetti contratti standard), a cui il cliente può aderire senza possibilità di negoziarne il contenuto. (Continua a pag.4)





INSURANCE CONNECT su YOU TUBE

Seguici cliccando qui

(Continua da pag.3)

Per tal motivo, le condizioni contrattuali devono ritenersi efficaci se, al momento della conclusione del negozio, il contraente debole le ha conosciute o le avrebbe dovute conoscere usando l'ordinaria diligenza in quanto "l'eventuale illeggibilità di una o più clausole vessatorie non esonera il contraente debole dall'onere di vigilare affinché non vengano apposte firme a occhi chiusi".

Gli ermellini hanno quindi osservato che, laddove le modalità di richiamo delle clausole onerose operate nel contratto garantiscono l'attenzione del contraente verso le suddette clausole e il contraente le abbia sottoscritte appositamente, dette clausole non possono non considerarsi valide.

Inoltre, l'evidente illeggibilità non esonera il contraente dall'apprestare in sede di stipula contrattuale le dovute attenzioni, essendo richiesta in tal caso un'ordinaria diligenza. È stato, inoltre, ribadito il diritto del contraente debole di esigere dalla controparte una copia del modello contrattuale pienamente leggibile, rimanendo per lui invece preclusa la possibilità di dolersi in sede giudiziale di non aver avuto effettiva conoscenza del contenuto sottoscritto.

Una contraddizione con la lettera al mercato?

Alla luce della sentenza in questione, sembra così andarsi a consolidare la precedente giurisprudenza per cui si potrebbe giungere a considerare legittime tutte quelle clausole vessatorie che, seppur sul filo della leggibilità, siano state comunque appositamente sottoscritte dal contraente debole. Tuttavia, se si può ritenere comprensibile la legittimità delle clausole scritte in caratteri piccoli, qualche dubbio solleva la parificazione di questa ipotesi a quella, ben diversa, di una fotocopia illeggibile. Infatti, in questo ultimo caso, dovrebbe pur sempre considerarsi il dovere di buona fede che incombe sulle parti sin dalle fasi precontrattuali (e, dunque, nel momento della consegna dei moduli contrattuali alla controparte).

Del resto, il principio di diritto enunciato dalla Suprema Corte appare in netto contrasto con la Lettera al mercato di **Ivass** dello scorso 14 marzo 2018 che ha sollecitato le imprese di assicurazione ad aderire alle linee guida di **Ania** inerenti alla struttura e al linguaggio dei contratti assicurativi, evidenziando la necessità di una semplificazione dei testi contrattuali delle polizze. Tali linee guida prevedono una struttura contrattuale più lineare e chiara e intervengono, tra le altre cose, anche sulla chiarezza del linguaggio, specificando la necessità di dare finanche particolare rilievo grafico a quelle clausole contrattuali che incidono sull'esercizio dei diritti dell'assicurato derivanti dal contratto.

In conclusione, seppur rispettosi della Suprema Corte, il principio della Cassazione va preso *cum grano salis*.

Giorgio Grasso,

PhD, Batini Trasverso Grasso & Associati

COMPAGNIE

Alpha Insurance, arriva un fondo di garanzia

L'Ivass ha pubblicato le modalità con cui i creditori potranno fare richiesta di rimborso del premio o di copertura dei sinistri per alcuni tipi di polizza

Una buona notizia nella lunga vicenda di **Alpha Insurance**: i creditori della compagnia danese potranno chiedere a uno specifico fondo di garanzia la copertura dei sinistri per alcuni tipi di polizze, come Rc auto, infortuni e incendio, e/o il rimborso della parte di premio non goduta. Lo ha annunciato ieri l'**Ivass**, ricordando in un comunicato l'esistenza di un fondo di garanzia, istituito dalla legge danese, volto a meglio tutelare gli interessi dei creditori assicurativi.

Tutte le informazioni sono disponibili in un'**apposita sezione** del sito internet del fondo. L'autorità danese ha inoltre fornito il riferimento di **Torben Weiss Garne** (twg@forsikringogpension.dk) per chiedere informazioni sulle polizze per le quali è possibile accedere al fondo. Per i contratti esclusi è invece possibile contattare i curatori fallimentari dell'impresa all'indirizzo alpha@kammeradvokaten.dk. L'Ivass ha comunque ricordato che, per ogni esigenza, è possibile rivolgersi al contact center dell'istituto al numero verde 800 486661 (dal lunedì al venerdì, dalle ore 8.30 alle 14.30).

L'annuncio del fondo di garanzia è soltanto l'ultimo tassello della più lunga querelle che sta riguardando Alpha Insurance. La compagnia danese, specializzata in cauzioni e operante in Italia in regime di libera prestazione di servizi, era stata costretta a dichiarare fallimento lo scorso 8 maggio: nella stessa data i contratti in essere avevano perso la loro efficacia. Un esito atteso, visto che già da qualche mese la società navigava in acque agitate: a marzo l'autorità danese aveva chiesto alla compagnia di ridurre la valutazione di alcuni crediti e, pochi giorni dopo, aveva imposto lo stop all'assunzione di nuovi contratti. Sempre a marzo, l'assemblea degli azionisti di Alpha Insurance aveva deciso di porre l'impresa in liquidazione volontaria.

Giacomo Corvi

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 18 maggio di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577

Convegno



5 GIUGNO 2018

MILANO | 9.00 - 17.15 | Palazzo delle Stelline, Corso Magenta, 61

RISCHI, IL VALORE DELLA CONOSCENZA

Chairman Maria Rosa Alaggio *Direttore di Insurance Review e Insurance Trade*

09.00 - 09.30 - Registrazione

09.30 - 09.50 - **Apertura - Le aziende e la conoscenza del rischio**
Alessandro De Felice, presidente di Anra

09.50 - 10.10 - **Operare nell'incertezza politica ed economica**
Nadio Delai, presidente di Ermeneia

10.10 - 10.30 - **Cyber risk: la quarta wave nella storia delle assicurazioni**
Orazio Rossi, country president di Chubb

10.30 - 10.50 - **Rischi catastrofali, una proposta per assicurarli**
Luigi Pastorelli, docente incaricato di Teoria del rischio, direttore scientifico del BigDataLab dell'Università di Roma - Tor Vergata, e direttore tecnico del Gruppo Schult'z

10.50 - 11.10 - **Dual Italia: soluzioni specialistiche per le imprese**
Maurizio Ghilosso, managing director di Dual Italia e Synkronos Italia

11.10 - 11.30 - Coffee break

11.30 - 12.45 - **TAVOLA ROTONDA: Dalla cultura del rischio alla gestione dell'azienda**
Luigi Di Falco, head of life, welfare and non life non motor di Ania
Luca Franzi De Luca, presidente di Aiba
Marco Manzoni, già presidente giovani imprenditori di Confindustria Bergamo
Massimo Michaud, presidente di Cineas
Francesco Saverio Losito, vice presidente nazionale Asseprim - Confcommercio imprese per l'Italia, con deleghe per finanza e assicurazioni
Aurelio Vaiano, presidente di Aipai
Luigi Viganotti, presidente di Acb

12.45 - 13.00 - Q&A

13.00 - 14.00 - Lunch

14.00 - 14.20 - **Italia, un Paese fragile**
Paolo Augliera, direttore sezione di Milano dell'Ingv - Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia

14.20 - 14.40 - **Iniziative per la sicurezza ambientale**
Lisa Casali, coordinatrice del master Cineas in Environmental risk assessment and management, e manager di Pool Inquinamento Assolombarda ()*

14.40 - 15.00 - **Costruire l'offerta assicurativa per il cyber risk**
Gianmarco Capannini, head of cyber & BB Bond di Munich Re

15.00 - 15.20 - **Responsabilità, rischi e tutele per le aziende e gli executive**
Guglielmo Elefante, responsible for Underwriting di Das Difesa Legale

15.20 - 15.40 - **Radicalizzazione e terrorismo internazionale**
Marco Di Liddo, responsabile area geopolitica Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali

15.40 - 16.00 - **Prevenzione e capacità di ripartire dal sinistro**
Mauro Gattinoni, direttore dell'Associazione piccola industria Lecco e Sondrio
Giacomo Masotina, direttore tecnico e socio di Cartiera di Cologno, Cologno Monzese
Marco Valle, vicepresidente di Aipai

16.00 - 17.15 - **TAVOLA ROTONDA: Le problematiche, le esperienze e le iniziative delle aziende**
Sandra Bassi, direzione area Brescia Nord e Valli di Cassa Padana
Nicola Cattabeni, presidente di Ugari
Paolo Cova, risk manager di Iren
Anna Fabbri, head of group enterprise risk management di Autogrill ()*
Olivo Foglieni, amministratore delegato del gruppo Fecs
Claudio Marchionni, responsabile logistica di Unieuro
Mauro Porcelli, advisory financial services director presso PwC
Fabrizio Sechi, risk management manager di Fastweb

17.15 - Chiusura lavori

(*) invitato a partecipare

Con il Patrocinio di:



Altri Patrocini:



Main sponsor:



Official sponsor:



Iscriviti su www.insurancetrade.it
Scarica il programma completo