

MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

ANNO XIV
DICEMBRE 2024



MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

SOMMARIO

MARINE

- 3** **ALBERTO BATINI**
The role of CMI in Marine Cyber Security and its implications on the insurance industry
- 8** **GUGLIELMO CAMERA**
Il rischio “capture and seizure” nelle Institute War & Strikes Clauses Hulls-Time
- 10** **DAVIDE MAGNOLIA**
Il delicato equilibrio della clausola *pay to be paid*
- 12** **PIETRO NISI**
Polizza assicurativa inefficace per merce diversa da quella dichiarata
- 13** **FILIP ŠARANOVIĆ**
Insurance Code or No Insurance Code? The UK Supreme Court’s landmark judgment in *The MT Polar* [2024] UKSC 2

IUMI CORNER

- 16** **MICHELE CIBRARIO**
Energy & Offshore Committee
- 18** **MASSIMO SPINETTA**
Cargo Committee

TRANSPORT

- 23** **SIDNEY MATHOUX**
L’onere della prova in caso di azione diretta del sub-vettore
- 24** **ENRICO MOLISANI**
Azione diretta e risarcimento del danno: la posizione dell’assicuratore della merce in caso di tamponamento
- 25** **SANDRO VEDOVI**
Nuovo Codice della strada: le novità di interesse del settore trasporti

AVIATION

- 28** **ANDREA FACCO**
La definizione di passeggero nel diritto dei trasporti e delle assicurazioni
- 33** **PAOLO FELIX IURICH**
L’obbligo di assicurazione nel Regolamento UAS-IT dell’ENAC
- 35** **DORIANO RICCIUTELLI**
Mobilità aerea urbana (UAM): i nuovi mezzi aerei a decollo e atterraggio verticale (VTOL)
- 38** **IUAI CORNER**
EMANUELE OLIVETTI
La Complessità delle Operazioni di Handling e l’importanza dello Standard Ground Handling Agreement

CONTESTO ECONOMICO E INDUSTRIALE

- 42** **ZENO POGGI**
L’impatto dei programmi sanzionatori europei sul mondo assicurativo
- 47** **UGO SALERNO**
L’underwater: sfide e opportunità tra estrazione mineraria e cavi sottomarini

EVENTI

- 50** **PUBBLICAZIONI DI INTERESSE**



The role of CMI in Marine Cyber Security and its implications on the insurance industry

Alberto Batini*

The regulation and development of cybersecurity within the maritime industry, often referred to as “cyber shipping,” has been progressing, especially with increasing digitalization and reliance on IT systems in shipping operations. Several key initiatives and regulations address the issue:

1. IMO Guidelines on Cybersecurity

The **International Maritime Organization (IMO)** has recognized the importance of cybersecurity in shipping. In **2017**, the IMO issued **MSC-FAL.1/Circ.3**, which provides high-level guidelines on cybersecurity in the maritime industry. These guidelines aim to enhance awareness of cybersecurity risks and recommend actions for mitigating cyber risks across ships and maritime organizations.

In **2021**, the IMO further tightened these regulations under **MSC.428(98)**, which mandates that shipping companies integrate cybersecurity into their Safety Management Systems (SMS), emphasizing the need for continuous assessment and mitigation of cybersecurity risks. This regulation also requires cyber risk management to be included as part of a ship’s safety management practices, effective from January 2021.

2. Cyber Risk Management

The IMO’s cybersecurity guidelines recommend adopting risk-based approaches to identifying and managing cyber threats and vulnerabilities. Shipping companies are expected to implement policies for:

- Risk assessment
- Vulnerability identification
- Incident response and recovery
- Continuous monitoring and adaptation

This includes securing both operational technology (OT) on vessels (e.g., navigation systems, engine control) and information technology (IT) networks.

A growing number of organizations and standards have developed to guide maritime cybersecurity efforts:

- **ISO/IEC 27001**: This international standard for information security management systems (ISMS) is applied by shipping companies to protect sensitive data.
- **ISO 28000**: This standard focuses on security management for supply chains, including cybersecurity concerns.
- **NIST Cybersecurity Framework**: A framework commonly adopted by various sectors to improve cybersecurity, which is also relevant for maritime operations.

Several classification societies, such as **DNV GL, Lloyd’s Register, and Bureau Veritas**, have developed their own cybersecurity frameworks and guidelines to assist shipowners in ensuring their vessels meet the necessary cybersecurity standards. These guidelines often lead to certifications for ships that demonstrate cybersecurity resilience.

3. International Cooperation

The Comité Maritime International (CMI), a key international organization for maritime law, has also considered cybersecurity issues in its discussions on legal and regulatory matters affecting global shipping. However, specific legislation concerning cybersecurity in maritime law is still evolving, and the CMI continues to monitor developments and ensure that legal frameworks stay relevant to the emerging digital threats.

In particular, the **CMI** recently established a **Sub-**

* Alberto Batini is an Italian lawyer, Member of the CMI Subcommittee for Marine Cyber Security.



Committee on Cybersecurity in Marine Shipping to address the growing concerns over cyber threats in the maritime industry. This initiative seeks to evaluate the current state of cybersecurity within the industry, develop guidelines for better security practices, and possibly draft **uniform international legislation or regulations** to standardize cybersecurity measures across the global maritime sector.

The **goal of the sub-committee** is likely twofold:

1. To gather comprehensive information from maritime stakeholders about the existing state of cybersecurity in the industry through a structured **questionnaire**.
2. To **study and propose** potential regulatory frameworks or legislative measures to mitigate cyber risks and create a unified approach to addressing cybersecurity concerns globally.

Key Areas of Focus for the CMI Sub-Committee

The questionnaire the sub-committee has recently designed to be circulated to all national maritime law associations across the globe, focused on several critical areas of maritime cybersecurity:

1. Cybersecurity Risk Assessment

- What are the primary cybersecurity risks faced by shipping companies, ports, and maritime logistics?
- How do maritime stakeholders assess their vulnerability to cyberattacks?

2. Cybersecurity Policies and Procedures

- Are there established policies, procedures, and protocols for cybersecurity within maritime companies?
- How are these policies aligned with existing regulations like the **IMO (International Maritime Organization)** guidelines on cybersecurity (MSC-FAL.1/Circ.3)?

3. Regulatory Compliance and International Standards

- To what extent are shipping companies and maritime organizations complying with IMO's cybersecurity regulations, and national regulations?

- Is there a need for more uniform international regulations or new global standards for cybersecurity in shipping?
- How are existing regulations being enforced and what gaps might exist in current frameworks?

4. Cybersecurity in Maritime Operations

- What specific areas of maritime operations (navigation systems, cargo tracking, communication systems, etc.) are most vulnerable to cyber threats?
- Are there standardized cybersecurity protocols in place for critical systems (e.g., vessel management systems, electronic charts, etc.)?

5. Training and Awareness

- What level of cybersecurity training is provided to personnel in the maritime industry?
- How often are drills or updates on cybersecurity conducted for crew members and shore-based personnel?

6. Incident Response and Recovery

- What is the current state of **incident response** plans in the maritime sector for addressing cybersecurity breaches?
- Have there been any notable cases of cyberattacks or incidents, and how were they handled?
- How does the industry collaborate with national and international bodies when a cyber incident occurs?

7. Cybersecurity Technologies

- What types of cybersecurity technologies and solutions are currently being adopted in the maritime sector (e.g., intrusion detection systems, encryption, firewalls, etc.)?
- Are there any emerging technologies that could help mitigate cybersecurity risks in marine shipping?

8. Cyber Risk Management and Insurance

- How do shipping companies manage cyber risks from an insurance and liability perspective?
- Is there a recognized need for cyber risk insurance specifically tailored to the maritime industry?



9. Cooperation and Information Sharing

- How do different maritime stakeholders (shipping companies, port authorities, vessel owners, etc.) collaborate to share information on cyber threats?
- Are there any existing platforms for global collaboration in maritime cybersecurity?

10. Global Legislation or Regulation

- Should there be a **global standard** for cybersecurity practices in shipping, or should each region (e.g., the European Union, United States, Asia) adopt separate regulations?
- What would be the advantages and challenges of implementing uniform international cybersecurity legislation in the maritime sector?

Objectives of the Sub-Committee's Study

The sub-committee's task is to analyse the information collected from these questionnaires and related research in order to:

- **Assess the level of preparedness** within the industry to combat cyber threats.
- **Identify existing gaps** in cybersecurity regulations and practices that need to be addressed.
- **Recommend global frameworks** or best practices for cybersecurity across the maritime industry.
- **Propose uniform legislation or regulation** to ensure that all maritime stakeholders implement effective cybersecurity measures.

The findings from the questionnaire will help the sub-committee provide recommendations for **future legislation or regulation**, creating a **standardized approach to cybersecurity in marine shipping** that is globally recognized and adopted. These efforts will help ensure the resilience and security of the maritime industry as it faces the increasing threat of cyberattacks.

Next Steps

Once the questionnaire is complete and data is gathered, the sub-committee will likely:

1. **Analyse responses** and identify patterns in current cybersecurity practices, challenges, and regulatory gaps.
2. **Collaborate with international bodies** (such as the IMO, IACS, and national maritime authorities) to create a comprehensive regulatory proposal.
3. **Engage stakeholders** to ensure broad participation and feedback from the maritime sector.
4. **Finalize recommendations** for cybersecurity legislation or regulation.

The work of the Comité Maritime International (CMI) Sub-Committee on Cybersecurity in Marine Shipping is highly relevant to the insurance industry, particularly in the context of cyber risk, liability, and coverage. As the maritime industry faces increasing cyber threats, the insurance industry must evolve to address the unique challenges posed by these risks. Below are the keyways in which CMI's work on cybersecurity can impact the insurance sector:

1. Raising Awareness and Defining Cyber Risks

- **Clarifying Cyber Risks:** By gathering data on cybersecurity threats, vulnerabilities, and incidents within the maritime sector, the CMI can help clearly define cyber risks in marine shipping. This includes identifying potential threats to vessel operations, port systems, communication infrastructure, and supply chains.
- **Insurance Policies and Underwriting:** For underwriters, having a clearer understanding of the cybersecurity landscape will improve their ability to assess risks and price policies accurately. They will be able to determine which systems are most vulnerable and how to quantify the risk of cyberattacks that could impact a vessel, port, or shipping company.

Without standardized definitions and classifications of cyber risks, it is difficult for insurers to assess coverage needs effectively. The CMI's work will help bring greater clarity and consistency in identifying cyber threats, allowing for more accurate underwriting of maritime cyber risk policies.



2. Influencing Policy Development

- **Cybersecurity Standards and Regulations:** The **CMI sub-committee's work on uniform legislation** could significantly shape the regulatory environment for cybersecurity in the maritime industry. For the insurance sector, this would provide clearer guidelines on minimum cybersecurity practices that shipping companies must adhere to, directly influencing the design of insurance products.
- **Mandatory Insurance Requirements:** As the CMI works toward a more unified regulatory framework, some jurisdictions might require **cyber risk insurance** for maritime operators as part of their compliance with global cybersecurity standards. Insurance companies could be required to offer coverage tailored to these standards, ensuring that the industry is adequately protected.

3. Impact on Marine Cyber Risk Insurance Products

- **Demand for Cyber Risk Insurance:** With increasing recognition of the potential impacts of cyber threats on maritime operations, **demand for marine cyber insurance** is growing. CMI's efforts could stimulate the development of new insurance products that address specific maritime cyber risks.
- **Tailored Insurance Coverage:** As CMI's work leads to the development of common cybersecurity guidelines and best practices, insurers will be better positioned to create **customized coverage** that meets the specific needs of the maritime sector, including policies that cover the following:
 - **Cyberattacks** on vessels (e.g., ransomware, data breaches).
 - **Loss of service** (e.g., vessel downtime due to a cyberattack on operational technology).
 - **Business interruption** (e.g., delays caused by compromised communication systems or cargo tracking).
 - **Third-party liability** (e.g., impact on customers or suppliers from a cyber incident).
- **Cyber Risk Modelling:** Insurers will need better risk models to evaluate the probability and impact of cyber

incidents. As the CMI develops a clearer understanding of maritime cybersecurity vulnerabilities, insurance companies will be able to refine these models to improve their pricing and risk assessment capabilities.

4. Managing Liability and Claims

- **Cyber Liability:** One of the biggest challenges in the maritime insurance sector is determining **who is liable** in the event of a cyberattack. If a ship's operations or data are compromised due to inadequate cybersecurity, should the insurer hold the vessel owner, a third-party service provider, or another party liable?
- **CMI's Uniform Regulations:** If the CMI's efforts result in standardized cybersecurity regulations, the **liability landscape** in case of a cyber incident may become clearer. This would allow insurance companies to better allocate liability and ensure that the right parties are covered.
- **Claims Handling:** The introduction of more comprehensive cybersecurity regulations could also impact how cyber-related claims are handled. Insurers would need to develop expertise in assessing the severity of cyber incidents, understanding mitigation efforts, and verifying compliance with regulatory frameworks when processing claims.

5. Encouraging Proactive Risk Management

- **Cybersecurity as a Risk Mitigation Strategy:** Insurers are increasingly incentivizing businesses to adopt strong cybersecurity practices by offering **discounts or lower premiums** to companies that implement robust cybersecurity measures. As CMI's sub-committee works on identifying best practices, insurers can incorporate these guidelines into their risk management strategies, encouraging proactive cybersecurity measures.
- **Loss Prevention:** Insurers will also benefit from a more secure maritime industry. A reduction in cyberattacks and incidents, due to improved standards and regulations, will lead to fewer claims. As cybersecurity improves, insurers will be able to maintain lower loss ratios and stabilize the cost of marine insurance products.



6. Reinsurance and Global Risk Pools

- **Reinsurance Market:** The growing concern over cyber threats in the maritime industry also impacts the **reinsurance market**. Reinsurers need to understand the systemic nature of cyber risks in global shipping operations, especially as cyber incidents can have **widespread, cross-border implications**. The CMI's work on developing uniform cybersecurity standards can help reinsurers assess risk more effectively and create new reinsurance solutions for marine operators and primary insurers.
- **Global Risk Pools:** As maritime shipping operates on a global scale, the introduction of international cybersecurity standards may foster the creation of **global risk pools** or mutual insurance mechanisms to share the financial burden of cyber incidents across the industry.

7. Cybersecurity and Business Interruption Insurance

- **Business Interruption Risk:** One of the major areas affected by cyber risks in shipping is the potential for business interruption. For example, a cyberattack that disrupts operations at a port or affects a vessel's navigational systems could result in significant delays and loss of revenue. The CMI's work on defining cybersecurity risks and standards will help insurers understand these types of risks, enabling them to offer more comprehensive business interruption insurance policies tailored to maritime operations.

8. Developing a Unified Global Approach

- **Cross-Border Insurance Coverage:** The global nature of shipping means that insurance policies need to account for risks across various jurisdictions with different cybersecurity regulations. As the CMI works towards creating a more uniform global approach to cybersecurity, insurers will have a clearer framework to offer policies that are applicable in multiple regions. This will make it easier for multinational shipping companies to procure cyber insurance that covers their entire operations.

Conclusion

The **CMI's work on cybersecurity in marine shipping** is highly impactful on the **insurance industry** by clarifying risks, defining standards, and encouraging the development of specialized products tailored to the growing threat of cyberattacks. By providing **clearer regulations, best practices**, and a more unified approach to cybersecurity, the CMI can help the insurance industry mitigate risk more effectively, reduce the frequency of cyber-related claims, and promote proactive cybersecurity measures within the maritime sector.

For insurers, this initiative will likely lead to the creation of new **cyber insurance products**, better **risk models**, and more consistent **claims management** practices. Additionally, the work can help to **shape liability frameworks** and potentially create **global insurance pools** to address the challenges posed by cyber risks in the interconnected world of maritime shipping.



Il rischio “capture and seizure” nelle *Institute War & Strikes Clauses Hulls-Time*

Guglielmo Camera*

Nel contesto internazionale attuale, i rischi guerra assumono un ruolo centrale per gli assicuratori. Le clausole di assicurazione più utilizzate sul mercato provengono principalmente dalle normative inglesi, in particolare le “*Institute War & Strikes Clauses Hulls-Time*”, ed. 1983 (IWSC).

In Italia, queste clausole sono spesso integrate tramite la Polizza Camogli del 1988. Ciò significa che, anche se il contratto è soggetto alla legge italiana, le IWSC sono regolate dalla legge inglese. Pertanto, è alla normativa e alla giurisprudenza britanniche che bisogna fare riferimento per interpretarle e applicarle efficacemente.

La struttura delle IWSC è basata su un elenco di rischi nominati, ai quali si oppongono delle esclusioni. Tra i rischi inclusi troviamo non solo quelli propriamente “guerra”, ma anche alcuni “civili”, che operano indipendentemente dalla sussistenza di uno scenario bellico, come “*any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive*” (art. 1.5) o “*capture, seizure, arrest, restraint and detainment, confiscation or expropriation*” (art. 1.2).

I rischi di cui alla 1.2 sono particolarmente attuali a causa della loro frequenza e della rilevanza mediatica di alcuni recenti eventi occorsi nel Golfo Persico.

Ciò anche perchè in tema di “*capture, seizure, etc.*” le conseguenze economiche per gli assicuratori potrebbero essere rilevanti poichè, in base alle IWSC (art. 3), qualora una nave rimanga bloccata ininterrottamente per un lasso di tempo superiore ai 12 mesi, l’armatore può reclamare la perdita totale costruttiva.

La gamma delle situazioni coperte dall’art. 1.2 è abbastanza ampia da includere tutte quelle situazioni in cui

la nave sia stata fermata o l’armatore ne sia privato del controllo. Su questo punto, peraltro, la giurisprudenza inglese ha stabilito che non è necessario uno spossessamento fisico della nave: è infatti sufficiente che la nave non possa navigare liberamente, anche se con equipaggio a bordo.

In generale, il rischio assicurato dall’art. 1.2 in sé non presenta grandi problemi interpretativi, ma il suo ambito di applicazione va necessariamente identificato considerando le esclusioni che ne limitano l’operatività.

A questo proposito, le IWSC prevedono diverse esclusioni, tra cui il fermo nave imposto dall’autorità di bandiera o del luogo della sede dell’armatore (4.1.4) o i casi in cui la requisizione della nave da parte delle autorità locali sia stata da queste ultime retribuita (4.1.3.).

Tra le esclusioni ve ne sono però due che rivestono un’importanza fondamentale per comprendere l’operatività della copertura di cui alla 1.2.

La **clausola 4.1.5** infatti la esclude nel caso in cui la nave sia fermata per violazioni di “**quarantine regulations**” o di “**customs or trading regulations**”. L’intento dei redattori della ISWCH era, quindi, quello di escludere dal novero delle ipotesi coperte dall’assicurazione le violazioni di norme relative al commercio (tra le quali, quindi, i casi di contrabbando).

Vi sono, tuttavia, casi in cui l’applicazione della esclusione di cui alla 4.1.5 è meno agevole ma, grazie alla giurisprudenza inglese, è possibile delineare alcuni principi e casi pratici che ne chiariscono l’operatività.

È stato, infatti, chiarito che il termine “*custom trading regulations*”, debba essere inteso in modo restrittivo,

* Partner, Studio Legale Associato Camera Verneti



riferendosi esclusivamente alla violazione di norme locali relative al commercio, non ricadendo nell'esclusione i casi in cui l'armatore o l'equipaggio si siano resi responsabili di violazioni di norme diverse. Non si è ritenuto escluso, per esempio, il fermo nave dovuto alla violazione di norme locali sulla pesca che inerivano la sola tutela dell'ambiente.

Per quanto riguarda il fermo della nave dovuto alla presenza di stupefacenti a bordo, questo è usualmente escluso dalla copertura in quanto considerato dalle Corti inglesi una violazione delle norme di *trading*.

L'esclusione di cui alla 4.1.5. delle IWSC opera, peraltro, anche se la responsabilità sia ascrivibile a terzi che abbiano introdotto tali sostanze sulla nave, senza che l'armatore o il suo equipaggio ne fossero consapevoli. Nel corso degli anni, ci sono stati infatti numerosi casi in cui gli armatori hanno tentato invano di includere situazioni di questo tipo nel rischio coperto di "*person acting maliciously*". Tuttavia, le Corti hanno risposto che, in assenza di un intento volontario di arrecare danno alla nave o al suo armatore, questo rischio non sia applicabile ma debba comunque applicarsi l'esclusione di cui alla 4.1.5. La situazione sarebbe, quindi, diversa se le sostanze illecite fossero state introdotte con l'intento esplicito di arrecare danno all'armatore o di causare la detenzione della nave.

Più complessi sono i casi in cui una nave venga fermata a causa di motivazioni che attengano più alla sfera politica che giuridica. Si pensi al Golfo Persico dove molte navi sono state dirottate in porti iraniani con l'accusa di avere violato imprecisate norme locali sul commercio. In tali casi, risulta difficile dimostrare che il vero motivo del fermo sia di natura politica, soprattutto quando mascherato da normative locali.

In simili circostanze è importante fare un distinguo: l'esclusione di cui alla 4.1.5. opera se una corte straniera abbia emesso un provvedimento in maniera indipendente nell'esercizio della sua giurisdizione. Tuttavia, il risultato è opposto nel caso in cui la corte agisca come un mero strumento del potere politico, quindi in mala fede e senza alcun potere giurisdizionale legittimo.

Di fronte ad un fermo nave dovuto a violazione di norme locali, grava peraltro sull'armatore l'onere di provare che il provvedimento sia semplicemente l'espressione di una volontà politica. Fornire questa prova non è peraltro semplice, poiché implica un'analisi delle leggi locali, della situazione geopolitica e del contesto politico-internazionale.

Da quanto sopra si comprende quindi che l'operatività della copertura di cui alle IWSC in tema di "*capture and seizure*" non è scevra da ostacoli e dubbi e dipende dalle motivazioni per le quali il fermo è stato disposto con particolare incidenza del contesto fattuale e politico.



Il delicato equilibrio della clausola *pay to be paid*

Davide Magnolia*

Nel panorama dei contratti di assicurazione marittima, poche clausole suscitano dibattiti tanto accesi quanto la *pay to be paid* (anche detta *pay first* o *pay as may be paid*). La clausola stabilisce che l'assicurato, prima di poter richiedere l'indennizzo all'assicuratore, debba aver previamente soddisfatto la richiesta di risarcimento avanzata dal terzo danneggiato. In questo contesto, la clausola si configura come una condizione sospensiva: l'obbligo dell'assicuratore di liquidare l'assicurato nasce solo dopo che quest'ultimo ha adempiuto al pagamento nei confronti del terzo. Questo meccanismo preclude dunque l'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicurazione, privandolo di una tutela importante in caso di insolvenza (o, anche, di abusi) da parte dell'assicurato. Il tema assume peculiare rilevanza se pensiamo ai reclami che - in linea di principio - potrebbero essere avanzati da soggetti danneggiati direttamente nei confronti dei P&I Club, le cui coperture incorporano sempre la clausola *pay to be paid*.

La giurisprudenza inglese ha avuto un ruolo centrale nel definire i contorni della clausola ed il precedente ***The Fanti and The Padre Island [1991] 2 AC 1*** della House of Lords rappresenta sicuramente la *leading case*. La sentenza ha riconosciuto, in termini generali, la validità della *paid to be paid* inserita in polizza a condizione, però, che la formulazione fosse chiara (principio ricavabile dal caso ***Gilbert Ash (Northern) Ltd v Modern Engineering (Bristol) Ltd [1974] AC 689***) e che la clausola fosse stata accettata dalle parti. I Giudici ne hanno anche rimarcato la **natura condizionale**: il diritto dell'assicurato a ricevere l'indennizzo rimane subordinato al preventivo pagamento del terzo danneggiato ("*third parties acquired no greater rights under the contracts of insurance in the Clubs' rules than the members had had, and the "pay*

first" provisions defeated their claims"). Venendo ai nostri giorni, nel luglio del 2024 la High Court of Justice si è pronunciata nella questione ***MS Amlin Marine MV v King Trader Ltd (Foxton J)***. Il caso trae origine da un contratto di noleggio a tempo della nave "SOLOMON TRADER". La società noleggiatrice dopo essere stata condannata a risarcire l'armatore ed il suo P&I Club per oltre 47 milioni di USD, era stata **liquidata sulla base dell'Insolvency Act del 1986**. Gli armatori ed il P&I Club avevano quindi provato a rivalersi direttamente sugli assicuratori cercando di bypassare il meccanismo previsto dalla clausola *pay to be paid*. La High Court ha respinto la domanda risarcitoria confermando la validità della clausola e, di conseguenza, escludendo la possibilità per i terzi di rivalersi direttamente sugli assicuratori. Secondo i Giudici il Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 (che ha aggiornato il testo originale del 1930) introduce deroghe ed eccezioni (leggasi la possibilità di esperire un'azione diretta nei confronti dell'assicuratore) solo in caso di morte o lesioni personali. La Sezione 9 **paragrafo 6 del Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010** dispone infatti che "*in the case of a contract of marine insurance, subsection (5) applies only to the extent that the liability of the insured is a liability in respect of death or personal injury*". Non vi è quindi alcuna incoerenza intrinseca tra una copertura di responsabilità civile ed una clausola che ne subordina l'operatività al previo assolvimento, da parte dell'assicurato, dei suoi obblighi. Questo perché la *pay to be paid* di per sé non nega il diritto all'indennizzo, né tantomeno attiene alla solvibilità o alla capacità di pagare dell'assicurato. L'elemento cardine è che la clausola risulti formulata in modo chiaro, visibile e, riportando un'efficace metafora usata dai Giudici, non sia nascosta nei meandri della polizza come una volpe in un pollaio ("*a fox in the henhouse*" si legge nel testo).

* Partner LCA



Nel contesto del nostro ordinamento interno, si direbbe che è una clausola che definisce l'oggetto della copertura e non una disposizione limitativa della responsabilità (fra le molte, cfr. Cass. n. 15598/2019). La pronuncia si chiude poi con un *Postscript* in cui i Giudici sollevano alcune perplessità sull'attuale legislazione in materia che, quindi, in futuro, potrebbe essere oggetto di modifiche: *"the state of English law on this issue in the light of the 2010 Act is not parti-*

cularly satisfactory" proprio perchè la *"pay first clauses reduce the efficacy of that protection when it is most needed"*. Tirando le somme, la clausola *pay to be paid* non è solo una condizione contrattuale ma un vero e proprio **test di equilibrio tra diritti ed obblighi contrattuali da una parte e principi di autonomia privata e di tutela dell'assicurato dall'altra**. Questo delicato equilibrio resta dunque il punto chiave nella clausola *pay to be paid*.





Polizza assicurativa inefficace per merce diversa da quella dichiarata

Pietro Nisi*

Con una recente **sentenza del 12 settembre 2024 (n. 2400/2024)**, il **Tribunale di Genova** ha ribadito – delimitandone i confini – un principio più volte espresso nel settore assicurativo marine: una polizza merci non può ritenersi operativa se la merce effettivamente trasportata non corrisponde a quella dichiarata nel contratto. La decisione consolida il ruolo della precisione contrattuale quale fondamento delle relazioni tra assicuratore e assicurato, rafforzando il quadro di certezza e trasparenza che deve caratterizzare tali rapporti.

La controversia ha coinvolto un operatore italiano di import/export e una primaria compagnia assicuratrice. La società attrice aveva stipulato una polizza per il trasporto di numerosi fusti di pasta di pomodoro dal Pakistan sino al Porto di Napoli. Tuttavia, all'arrivo, la merce trasportata si è rivelata diversa da quella descritta in polizza, danneggiata e inutilizzabile. L'assicurato ha richiesto l'indennizzo, sostenendo che il rischio coperto dalla polizza riguardasse il trasporto in sé, indipendentemente dalla natura del carico. Gli assicuratori convenuti, invece, hanno negato l'indennizzo, rilevando che la copertura fosse valida esclusivamente per la merce specificata nel contratto e che i danni derivassero da un vizio di origine espressamente escluso dalle condizioni generali della polizza.

Il Tribunale ha respinto la domanda dell'assicurato, confermando che la descrizione analitica della merce costituisce un elemento centrale del contratto assicurativo.

La natura della merce trasportata non è un dettaglio accessorio ma incide direttamente sulla valutazione del rischio assicurato e sul calcolo del premio. In assenza di corrispondenza tra quanto dichiarato in polizza e quanto effettivamente trasportato, la copertura non può ritenersi operante. **Il giudice ha escluso l'applicabilità dell'art. 1893 c.c.**, norma che consente una riduzione dell'indennizzo in caso di inesatte dichiarazioni prive di dolo o colpa grave. Nel caso di specie, la discrepanza tra la merce dichiarata e quella trasportata è stata ritenuta sostanziale e non marginale, tale da compromettere l'intero equilibrio contrattuale. Un ulteriore punto decisivo della sentenza riguarda il mancato rizzaggio dei fusti, identificato come la causa principale del danno alla merce. Il Tribunale ha richiamato le condizioni generali della "Polizza Italiana di Assicurazione Merci Trasportate del 1983", che escludono espressamente dalla copertura i danni derivanti da difetti di stivaggio, ritenendola pienamente applicabile al caso concreto.

Con la decisione in commento, il giudice ha riaffermato l'importanza della precisione e della trasparenza nei contratti assicurativi. La descrizione della merce non è un elemento puramente formale ma il nucleo attorno al quale si costruisce l'intero rapporto assicurativo. Senza conformità tra quanto dichiarato in polizza e quanto effettivamente trasportato, la copertura non può essere estesa, neppure in presenza di errori o discrepanze imputabili a terzi.

* Partner RPLT



Insurance Code or No Insurance Code? The UK Supreme Court's landmark judgment in *The MT Polar* [2024] UKSC 2

Filip Šaranović*

The facts¹

The *MT Polar* was held captive by the Somali pirates from 30 October 2010 until 26 August 2011 after being seized while passing **through the designated 'High Risk Area'** in the Gulf of Aden. The vessel had been fully laden with a cargo of fuel oil. It was on a voyage from St Petersburg to Singapore. The vessel was released following the payment of a ransom of USD 7,700,000 on behalf of the shipowners. **General average was declared** by the shipowner and the general average adjustment concluded that approximately USD 6 million was due to the shipowner from the cargo interests. **The ransom payment formed the majority of the adjustment.** The cargo interests disputed their liability to contribute in general average in respect of the ransom payment. Their main argument was that they benefited from an exclusive insurance code in the amended BPVOY4 charterparty (or in the bills of lading). From their perspective, the effect of this alleged insurance code was that the only remedy available to the shipowner was to recover the ransom payment under the terms of additional insurance cover (including, inter alia, Kidnap and Ransom (K&R) insurance) which had been taken out by the shipowners in relation to such risks pursuant to the terms of the voyage charterparty. The **geographical limits of the K&R insurance** taken by the owners were "one voyage from Suez to Singapore including one Gulf of Aden transit [...]". The K&R insurance provided cover of up to USD 5 million in respect of (inter alia): "Ransom which has been surrendered under duress". What would have been the practical significance of the insurance code from the perspective of the insurers, if such a finding had been accepted? The insurers would have been unable to exercise their right of subrogation in

respect of any loss or damage covered by the additional insurance cover.

The legal issues before the UK Supreme Court

- 1) Whether the shipowner was **precluded from claiming** against the voyage charterer in respect of losses arising out of risks for which additional insurance had been obtained pursuant to the war risks clauses and the Gulf of Aden clause.
- 2) Whether all material **parts of the war risks clauses** and the Gulf of Aden clause were incorporated into the bills of lading.
- 3) Whether the shipowner was precluded from claiming for losses (arising out of the risks for which additional K&R insurance had been obtained) from **the bill of lading holders.**
- 4) Whether the wording of the war risks clauses and the Gulf of Aden clause should be **manipulated so as to substitute the words "the Charterers" with "the holders of the bill of lading"** in the parts of the clauses allocating responsibility for the payment of the additional K&R insurance premia.

The Supreme Court's decision

The leading judgment was given by Lord Hamblen. The Supreme Court agreed with the first instance judge and the Court of Appeal that the cargo interests were under an obligation to contribute in general average in respect of the ransom payment. The shipowners did not give up their important and strongly-protected right to claim contribution in general average. On the facts of the case, **there was no insurance code or fund in the charter.** It followed from this that there was no

¹ *Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others (The MT Polar)* [2024] UKSC 2.

* Associate Professor in Shipping Law, Centre for Commercial Law Studies at Queen Mary, University of London.



insurance code which could be incorporated into the bill of lading contracts².

Analysis of the reasoning - the insurance code

A crucial element of the Supreme Court's reasoning on the insurance code issue was the fact that the parties negotiated a special, tailor-made contractual regime for the contemplated and known piracy risks of transiting the Gulf of Aden. **Consequently, it was not open to the shipowners to argue that such risks were "war risks" for the purposes of clause 39 (the war risks clause) of the BPVOY4 form.** In other words, it was not possible for the shipowners to exercise the liberties and discretion under clause 39 of the charter (such as the right to refuse to performance) because this would have been inconsistent with their individually negotiated agreement on the allocation of risk under the special Gulf of Aden clause.

It was important that the nature of the piracy risk did not change at any time from that known and contemplated at the time that the charter was agreed. The change in the nature of the piracy risk was discussed by reference to a well-known English Court of Appeal decision in ***The Product Star*** which directly addressed the scope of the liberties under a war risk clause (CONWARTIME 2004) in a time charterparty³. The Court of Appeal in that case held that the owners were not entitled to exercise discretion under the war risk clause to refuse to proceed to a port in the Arabian gulf in circumstances where they took the view that entry to the port would expose them to dangers. Significantly, at the time of entering into the time charterparty, it was well-known and within the contemplation of the contracting parties that the Arabian gulf was exposed to war risks due to the Iran-Iraq war. One the charterparty terms provided that any extra premiums due to trading in the Arabian gulf were to be paid by the charterers. The Court of Appeal

took the view that the additional war risk premium (payable by the charterers) was effectively the agreed price for the right to able to proceed to the war zone in the Arabian gulf. Similarly, the obligation of the cargo interests to pay additional insurance premia in *The MT Polar* was treated as the agreed price for passing through the Gulf of Aden, a designated high risk area at the time. The fact that the additional insurance premia were payable by the charterers was not sufficient to establish the insurance code. It should be emphasis here that as there was no "joint names insurance", the threshold for finding an insurance code was high.

Given the importance of the principles of party autonomy and freedom of contract in this area of English commercial law, the allocation of risks under a charterparty ultimately depends on a fact-sensitive exercise. An important lesson from this Supreme Court judgment is that previous cases such as ***The Evia (No 2)***⁴ will have limited significance and the English court will always carry out an objective assessment of the intentions of the contracting parties. In order to work out the allocation of risks between the parties, it is necessary to carefully consider all of the terms of the charterparty. Particular emphasis should be placed on the **fixture recap email containing the rider clauses**. The key question here whether there is any evidence that the parties gave specific thought to certain risks (e.g. by making amendments to the wording of the standard form clauses). In *The MT Polar*, the parties certainly spent a lot of time thinking about the allocation of risks in relation to piracy in the Gulf of Aden. In light of the foregoing analysis about the allocation of risk, it would be dangerous for maritime and insurance practitioners to make any general, broad-brush comparisons between *The MT Polar* and the current situation in the Red Sea and the Gulf of Aden because the bottom line is what kind of a bargain has been struck between the parties in a given case.

² Although it was not necessary for the Supreme Court to address the issue of incorporation of terms from a charterparty into the bill of lading, useful guidance (*obiter dicta*) was provided on this issue: see [2024] UKSC 2, [76]-[90].

³ *Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping Ltd (The Product Star)* [1993] 1 Lloyd's Rep 397.

⁴ *Kodros Shipping Corp of Monrovia v Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No 2))* [1983] 1 AC 736 [HL].

IUMI CORNER

Annual meeting IUMI

Singapore, 7-10 settembre 2025

la Redazione



L'International Union of Marine Insurance rappresenta gli assicuratori marittimi a livello internazionale, affrontando questioni di interesse per il settore assicurativo marittimo mondiale, con il fine di mantenere ed espandere il commercio globale sia sui mercati sviluppati che su quelli emergenti.

I membri dello IUMI sono associazioni nazionali di assicurazioni e di assicurazioni marittime.

Al suo interno, i comitati tecnici sono responsabili della gestione degli interessi dello IUMI in aree specifiche del settore delle assicurazioni marittime. Ogni Comitato Tecnico è composto da rappresentanti di almeno tre Associazioni Membro elette dal Consiglio. Attualmente ci sono sette comitati permanenti: **Cargo**; **Facts and**

Figures; **Inland Hull, Fishing Vessels and Yachts**; **Legal and Liability**; **Loss Prevention**; **Ocean Hull e Offshore Energy**.

ANIA è attualmente rappresentata dal dott. Stefano Parodi (HDI GLOBAL) nel Comitato Tecnico **Loss Prevention**, dal dott. Matteo Cartagenova (GENERALI) nel Comitato Tecnico **Facts&Figures**, dal dott. Massimo Spinetta (AGCS) nel Comitato Tecnico **Cargo** e il dott. Michele Cibrario (SWISS RE) quale Vicepresidente del Comitato Tecnico **Offshore Energy**.

La prossima Conferenza Annuale IUMI 2025 si terrà a Singapore dal 7 al 10 settembre.

<https://iumi2025.com/>

Energy & Offshore Committee



Michele CIBRARIO FCII
*Co-Head Renewable Energy
 P&C Reinsurance | Global Specialty
 Swiss Reinsurance Company Ltd*

La Transizione energetica con produzione a mare di elettricità e le interconnessioni con le reti nazionali

La conferenza di Berlino si è aperta con quasi 800 partecipanti. Anche il numero delle associazioni nazionali continua ad aumentare a testimoniare come IUMI, dopo 150 anni, sia ancora attuale, utile nei suoi scopi e apprezzato nelle sue modalità organizzative.

Il comitato energy offshore quest'anno ha una nuova composizione, con 14 rappresentanti davvero da tutto il mondo, specialmente con una nuova rappresentate dall'India. La Chairman da quest'anno e per il prossimo triennio è Melanie Raven mentre il ViceChair è Michele Cibrario.

Considerata la sede della conferenza, nuovamente la priorità tematica del comitato è andata alle rinnovabili a mare, tema questo di grande rilevanza nel dibattito politico europeo e specialmente tedesco. L'attenzione quest'anno è stata diretta verso il ruolo che alcuni operatori delle reti nazionali elettriche stanno iniziando ad assumere in Europa, come investitori ma anche e soprattutto come partner strategici nazionali che hanno il ruolo cruciale di dover definire la forma delle reti elettriche nazionali del futuro.

La transizione energetica passa necessariamente attraverso una maggiore connettività degli investimenti in generazione elettrica con la rete medesima e con i sistemi di bilanciamento e stoccaggio dei flussi di energia elettrica sulla rete.

Pertanto, il Comitato ha invitato l'Insurance Manager di TenneT, uno dei principali operatori che nell'area del Mare del Nord e del Mar Baltico sta realizzando una rete a mare di connessioni standardizzate modulari, capaci di connettere i diversi impianti di generazione eolica con la rete di distribuzione a terra, mediante trasformatori da 2GW e cavi sottomarini prima in corrente continua e poi ad alta tensione fino a raggiungere la costa.

Questo sistema modulare di connessione consente, inoltre, di ridurre il costo di investimento delle svariate centrali eoliche a mare, dato che la connessione è già realizzata nel momento in cui la decisione di investimento della nuova centrale eolica viene assunta. Ne consegue che anche la rischiosità dell'investimento nella centrale eolica, dovuto alla mancata produzione in rete, diminuisce fortemente.

Altri speaker invitati a partecipare hanno portato esperienze tecniche (ABL) come Marine Warranty Surveyor e hanno approfondito la problematica relativa alla scarsità di Installation Vessels capaci di portare a termine l'installazione delle turbine eoliche a mare, le cui dimensioni continuano a crescere per sfruttare al meglio economie di scala.

Alex Harrison di ABL ha argomentato come il mercato armatoriale sia di fronte alla oggettiva instabilità e bassa profittabilità della flotta di installation Vessels e quindi la non convenienza ad oggi a investire in nuovi vessel. Ha infatti spiegato il paradosso secondo il quale le specifiche tecniche con cui oggi si andrebbero a definire le funzionalità richieste ai nuovi vessel rischiano di essere obsolete nel giro di 3-4 anni, quando effettivamente arriveranno le consegne, perché nel frattempo le turbine eoliche di nuova generazione saranno più grandi di quanto i nuovi vessel in consegna saranno in grado di installare. E in mancanza dei mezzi navali da poter affittare, gli investitori dei parchi eolici devono prevedere di costruire sia il parco eolico sia la flotta di mezzi navali necessari per la costruzione e la manutenzione del parco eolico medesimo. Questa è la scelta già confermata da Dominion, per esempio, che a fronte del Jones Act americano, ha deciso di costruirsi il proprio mezzo navale.

Infine, Verisk e Rystad hanno portato la loro esperienza di data providers andando a sottolineare l'impatto che l'attuale situazione geopolitica e di supply chain hanno

sul mercato energetico e sui futuri investimenti. Si prevedono “bottlenecks” a partire dal 2026 in quasi tutte le aree geografiche con ritardo di esecuzione lavori o cancellazione di alcuni progetti, e una conseguente (positiva) “scrematura” del mercato, a favore di quegli investimenti la cui redditività risulterà maggiore e slegata da sussidi temporanei.

I rischi geopolitici per l’Energia

Sul tema dell’impatto delle attuali crisi geopolitiche è intervenuto Michele Cibrario a nome del Comitato Energy Upstream già nella sessione plenaria di apertura della conferenza del lunedì mattina, andando a toccare le tematiche di come sta reagendo il mercato assicurativo Energy. Ovvero mediante monitoraggio puntuale delle esposizioni asset per asset, instaurando meccanismi di controllo del cumulo delle esposizioni dal punto di vista geografico degli asset a mare e andando a intensificare lo scambio informativo con i singoli assicurati, o tra assicuratore e i propri riassicuratori, al fine di ridurre quanto possibile le “aree grigie” di incertezza, per scongiurare il rischio di infrangere sanzioni, per rispondere precisamente alle esigenze di gestione e modulazione del portafoglio rischi.

La difficoltà intrinseca del settore è stata spiegata magistralmente da ABL e da Rystan entrambi portando la comparazione della redditività dei progetti di investimento: laddove un progetto di sviluppo di idrocarburi a mare normalmente consegue un tasso di rendimento superiore al 25-30%, un parco eolico a mare raramente consegue una redditività che raggiunge il 15%. Questa differenza strutturale rende bene l’idea del perché anche le compagnie petrolifere che sono molto attive nell’eolico a mare comunque conservino nel proprio portafoglio di investimento almeno un 50%-60% di investimenti petroliferi: il petrolifero continua a sovvenzionare le rinnovabili. E questo trend si prevede continuerà nel futuro.

Nel frattempo, in aggiunta a quanto sopra, nuovi produttori di componenti (cavi e turbine) provenienti dalla

Cina si affacciano in Europa. Questo elemento di complicazione dello scenario non deve essere sottovalutato perché porta nuove dinamiche competitive, come già osservato storicamente a proposito del dumping dei pannelli solari fotovoltaici avvenuto solo pochi anni fa.

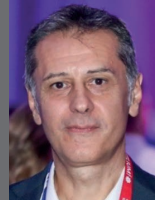
L’impatto sul mercato assicurativo Energy

Il contributo dei premi (i tradizionali Energy Upstream ora cumulato con i premi di offshore wind) totali del settore Energy continua a crescere e rappresenta un incentivo forte per i sottoscrittori Energy, i quali sono ripetutamente invitati dalle rispettive compagnie assicurative a portare nei rispettivi portafogli una quota sempre crescente di progetti “green”. Questa pressione competitiva, seppur agisce su un mercato sottostante in forte crescita, comunque provoca attualmente una moderazione dei tassi assicurativi primari e solo una forte sinistrosità sta mantenendo i tassi effettivi stabili o in leggera crescita.

L’industria delle rinnovabili, e di tutta la catena del valore ad esse associata, resterà certamente in una fase di forte crescita per il prossimo decennio a fronte delle previsioni reiterate di forti investimenti. Tuttavia, come già commentati in questa sede lo scorso anno, i tassi assicurativi stanno finalmente lentamente crescendo (congiuntamente all’innalzamento dei deducibili per riflettere adeguatamente la maggiore sinistrosità che si comincia ora ad osservare in una industria che continua a sperimentare nuovi design e nuovi processi produttivi.

Il formato scelto dal Comitato per discutere dei temi di cui sopra è stato un panel intitolato: “Connecting the (Energy) dots: a breakfast briefing”, ovvero un formato giornalistico con un intervistatore che ha rivolto domande agli speaker, i quali avevano alcune slide powerpoint a supporto della loro presentazione ma che dovevano attenersi al “fil rouge” del tema del giornalista intervistatore. Una serie di domande predispose precedentemente insieme ad alcune domande spontanee dal pubblico hanno permesso di approfondire i temi nell’ordine fissato.

Cargo committee



Massimo SPINETTA
*Underwriting Marine and Transport
 Generali Global Corporate & Commercial Italy*

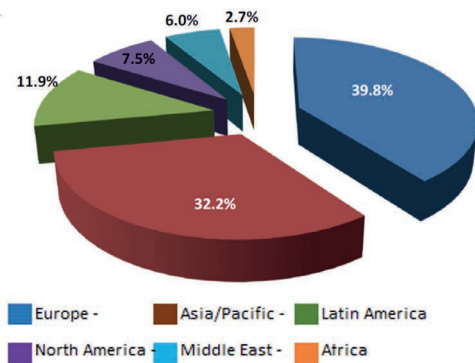
Dal 15 al 18 settembre Berlino ha ospitato la conferenza annuale IUMI celebrando, con l'occasione, il 150° anniversario dalla nascita dell'Associazione.

Tema della conferenza: *"Building on 150 years of enabling global commerce"*.

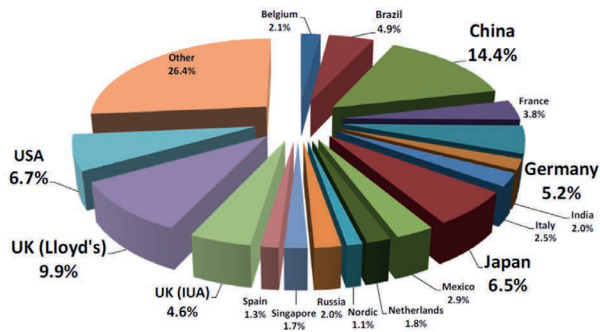
Il workshop Cargo è iniziato con la presentazione di Mike Brews (Chairperson) che ha evidenziato un miglioramento generale del settore.

Sulla base di quanto esposto in occasione del workshop "Fact & Figures" la raccolta premi nel 2023 è stata pari a Usd. 22,1 miliardi (+6,2% rispetto all'anno precedente). I principali drivers di crescita osservati per tutti i mercati sono stati maggiormente influenzati dalla ripresa del commercio globale post-pandemia, dalle migliorate condizioni di mercato, dai tassi di regolazione (in particolare i soprapremi rischi guerra/scioperi), nonché dagli effetti dell'oscillazione cambi.

By region:



By markets:

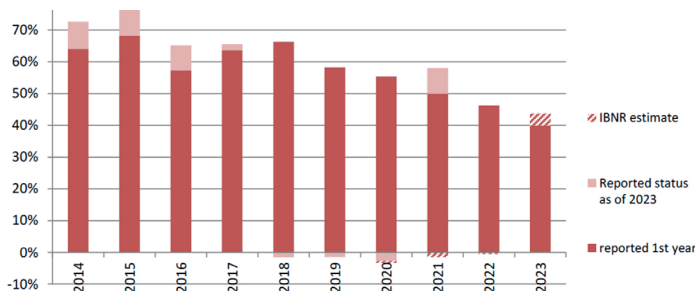


La sinistralità ha evidenziato miglioramenti in vari mercati.

Dopo anni nei quali hanno influito pesantemente gli eventi catastrofici, dal 2019 la loss ratio ha fatto registrare continui miglioramenti.

Cargo - Ultimate loss ratios* Europe**

Underwriting years 2014-23, gross premiums, paid+outstanding claims



Outlier losses & Nat-cat events:
 2015: Tianjin port explosions
 2016: Hanjin, Amos-6 satellite
 2017: Hurricanes / Nat Cat
 2018: Mærsk Honam / hurricanes
 2019: Fires, Golden Ray capsized
 2020: Nashville Tornados
 2021: X-Press Pearl, Ever Given (GA), hurricane Ida
 2022: vessel fires, wildfires, draughts, floods, active hurricane season
 2023: fires, wildfires/floods

Brews ha ricordato come, in generale, la loss ratio nel tempo tende ad aumentare; tuttavia, il 2023 mostra una sinistralità al “primo anno” significativamente più bassa rispetto a quella degli anni precedenti lasciando presagire un certo ottimismo in ottica futura.

Brews ha proseguito dichiarando che il settore si sta assestando in una buona fase del ciclo, giustificata da un miglioramento della sinistralità negli ultimi cinque anni, nonché da una riduzione, anno dopo anno, delle c.d. “major casualties”. Tuttavia, Brews ha evidenziato una serie di aree che richiedono particolare attenzione, quali il cambiamento climatico globale, responsabile di importanti danni catastrofici che destano molta preoccupazione tra gli assicuratori di tutte le classi di rischio, inclusa la nostra. Altro tema di attenzione e preoccupazione è rappresentato dai conflitti internazionali in atto. Brews ha menzionato i danni occorsi su transiti in aree ad alto rischio quali il Mar Rosso e la zona di guerra Russia/Ucraina evidenziando altresì un aumento generalizzato dei c.d. “hijackings”. È stato inoltre menzionato il tema dell’accumulo di valori su singole navi, porti, magazzini. Gli assicuratori oggi sono molto più consapevoli di questo fenomeno rispetto al passato e stanno mettendo in atto le adeguate contromisure atte a mitigare i rischi connessi.

Brews ha concluso il suo intervento rimarcando come le compagnie di assicurazione oggi siano sempre più attente nella gestione del portafoglio basata su una consapevole disciplina assuntiva volta a perseguire performances positive di risultato.

Il workshop è proseguito con la presentazione di Jasmin Fichte (Managing Partner, Fichte & Co Legal Consultancy LLC-Dubai) *“Changes in the new UAE Maritime Law regarding Cargo Insurance”*. Oggetto della presentazione: *“UAE Maritime Law”, “The New Maritime Law - A Marine Insurance Perspective”, “The New Maritime Law - Application To Marine Cargo Insurance Policies”*. Per maggiori dettagli si rimanda al sito lumi – Past conference presentations ove è possibile scaricare le slides della presentazione.

È seguita la presentazione di Oliver Tomac (DNK) *“Geopolitics with cargo shipments in the line of fire”*. Tomac ha portato all’attenzione gli attacchi alle navi nel Mar Rosso, intensificatisi dopo l’inizio dell’incursione israeliana a Gaza, citando tre fattori fondamentali che contri-

buirebbero ad una normalizzazione dell’area: una pace duratura soddisfacente e credibile a Gaza, l’indebolimento delle risorse militari degli Houthi e un’efficace azione diplomatica degli stati vicini, primo tra tutti l’Iran. Purtroppo, nessuno di questi fattori risulta probabile al momento. Tomac ha riportato che, dall’inizio delle ostilità, circa 70 navi sono state attaccate subendo danni a vari livelli. Rispetto al 2023 si è assistito ad una riduzione dei transiti nel Mar Rosso di circa il 50% con contestuale riduzione degli obiettivi per gli Houthi; tuttavia, gli armamenti militari a disposizione degli stessi sono sempre più aggressivi permettendo attacchi anche a grandi distanze. Tomac ha ricordato la prima aggressione Houthi ad una nave membra dell’associazione DNK. Si è trattato della nave “Strinda” che, in rotta dalla Malesia all’Italia, è stata colpita nel Mar Rosso l’11 dicembre 2023 da un missile da crociera lanciato dagli Houthi. Nell’attacco non vi furono morti o feriti gravi; pura fortuna ha commentato Tomac che ha poi spiegato che, quando una nave membra di DNK viene attaccata, personale di DNK viene inviato per assistere l’equipaggio tramite controlli medici e psicologici. Con l’occasione DNK raccoglie prove e testimonianze utili meglio comprendere i fatti accaduti. Nel caso “Strinda” è stato appurato che il missile era di provenienza iraniana. Una settimana dopo, un’altra nave membra DNK è stata attaccata nella stessa zona; questa volta da un drone che ha colpito e fatto esplodere un serbatoio d’acqua. Se fosse caduto 10 metri di lato, avrebbe colpito la cucina dove soggiornavano alcuni membri dell’equipaggio. Anche in questo caso, ha commentato Tomac, per pura fortuna non vi sono state vittime. DNK ha appurato che la minaccia verso navi affiliate a Israele, Stati Uniti e UK in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden rimane alta e gli attacchi contro questa categoria di navi restano altamente probabili. Per le navi non affiliate a questi Stati la minaccia è moderata, tuttavia azioni ostili verso questa categoria di navi, sono comunque probabili. Tomac ha concluso evidenziando che l’area più a rischio rimane il Mar Rosso rispetto al Golfo di Aden.

Il workshop è continuato con la presentazione di Charles Debattista e Kishore Sharma (36 Stone) *“Institute War Provisions: Application in the Red Sea – And beyond?”* Debattista ha riportato che il punto più critico da attraversare è rappresentato dal corridoio c.d. *“Bab-el-Mandeb”* (tradotto come “porta del dolore” a causa

pericoli della navigazione in questa stretta via d'acqua) che costituisce in pratica l'ingresso meridionale del Mar Rosso dal Golfo di Aden e dall'Oceano Indiano. Ha poi continuato fornendo un background storico/politico sugli Houthi. Il loro nome ufficiale è in realtà Ansar Allah che, tradotto, significherebbe "Partigiani di Dio". Il termine Houthi deriva dal cognome di uno dei loro primi leader, Hussein al-Houthi che fu ucciso nel 2004 durante la guerra civile nello Yemen. Si tratta di un gruppo politico/religioso armato che sostiene una parte della popolazione dello Yemen (i musulmani sciiti) e la minoranza del governatorato di Sa'da nel nord dello Yemen. Internazionalmente, sono considerati parte di un'organizzazione guidata dai paesi arabi (Iran) contro Israele, Stati Uniti, Regno Unito e l'Occidente. Attualmente gli Houthi controllano la capitale Sana'a e il nordest dello Yemen incluso le coste meridionali del Mar Rosso. Debattista ha proseguito citando "Prosperity Guardian", l'operazione militare guidata dagli Stati Uniti che coinvolge circa 20 paesi per contrastare gli attacchi dei ribelli Houthi alle navi passanti per il Mar Rosso. Secondo la Defense Intelligence Agency americana sono 65 i paesi che hanno subito attacchi e circa una trentina le società commerciali/armatoriali che hanno deviato le loro rotte dal Mar Rosso. Debattista, commentando il perché sta accadendo tutto questo, ha concluso la sua presentazione fornendo una citazione di Mohammed Abdulsalam (portavoce Houthi) all'agenzia Reuter nel gennaio 2024: "The group is seeking to pressure the Israelis and Americans into a ceasefire, including lifting the siege on Gaza and moving towards peace and dialogue."

È stata la volta di Sharma che ha cercato di collocare gli eventi citati da Tomac e Debattista nell'ambito delle principali clausole utilizzate dal mercato assicurativo internazionale, con particolare riferimento alle Institute Cargo Clauses A, B e C, nonché alle War, Strikes e Malicious Damage Clauses. Sharma ha fin da subito ammesso che, allo stato attuale, si possono solo fare delle ipotesi sulla base delle evidenze disponibili. Una più coerente valutazione circa la riconducibilità degli eventi alle clausole menzionate sarà possibile solo dopo una definitiva analisi dei fatti che, con molta probabilità, sarà condotta in ambito legale, il risultato della quale potrebbe portare a conclusioni diverse da quanto si cerca ora di determinare. Sharma ha fatto notare che tutte

le suddette clausole sono soggette alla legge e prassi inglesi. Ha aggiunto tuttavia che gli Assicuratori, pur rifacendosi alle clausole Institute, spesso assoggettano la polizza alla giurisdizione locale dalla quale dipenderà il giudizio sull'interpretazione della legge inglese. È seguita una disamina sulla durata della garanzia delle suddette clausole ricordando che le ICC A, B e C decorrono con la prima movimentazione e si intendono prestate "da magazzino a magazzino". Tutte escludono le garanzie war, strikes e malicious damage che possono essere reintegrate, previo soprapremio, utilizzando le clausole dedicate. Relativamente alla clausola "War" Sharma ha ricordato che la durata di tale garanzia è limitata rispetto alle clausole A, B e C decorrendo dal momento in cui la merce è caricata a bordo della nave fino allo scarico nel porto di destino (o allo scadere di 15 giorni dall'arrivo della nave nel porto di destino non scaricato). Sharma ha iniziato la sua disamina dividendo in 5 gruppi le garanzie escluse dalle clausole ICC A, B e C ai punti 6.1 e 6.2 e ricomprese nella clausola War (punti 1.1 e 1.2) come segue: 1) war; 2) civil war, 3) rebellion, insurrection or civil strife; 4) hostile act by or against belligerent power; 5) capture, seizure, arrest restraint or detainment. Sul gruppo 1) Sharma ha precisato che nel diritto inglese la definizione "war" si intende anche nel caso non vi sia una dichiarazione formale di guerra. Secondo Sharma gli attacchi Houthi alle navi non sono un attacco duraturo verso uno stato, ma si limitano all'evento stesso che, di per sé, non è un conflitto; per tali ragioni, questi eventi potrebbero non rientrare nella definizione di war. Sharma ha proseguito affermando che l'eccezione a quanto anzidetto si manifesta in caso di conflitto, citando il caso della nave "Maersk Hangzhou" che nel gennaio 2024 è stata attaccata da ribelli Houthi che tentavano di abbordarla con piccole navi. L'attacco non riuscì grazie all'intervento di elicotteri USA e, secondo Sharma, si può parlare di conflitto bilaterale tra una coalizione internazionale (Prosperity Guardian) da una parte e il gruppo armato Houthi (Yemen) dall'altra. Sharma sostiene che, in questa circostanza e sulla base delle evidenze attuali, si può parlare di un atto di guerra. Sharma ha citato altri attacchi da parte della coalizione Prosperity Guardian contro obiettivi Houthi nello Yemen nei mesi successivi; in particolare l'attacco aereo israeliano dell'agosto 2024 su Hodeida in risposta agli

attacchi Houthis con droni su Tel Aviv. Come per il caso “Maersk Hangzhou” Sharma ritiene che anche i suddetti attacchi potrebbero, ad oggi, essere riconducibili ad atti di guerra. Sul gruppo 2) Shama ha commentato che gli attacchi citati non sarebbero riconducibili a questa fattispecie, non trattandosi di conflitti tra due fazioni opposte all’interno della stessa nazione. Analoga conclusione sul gruppo 3), non trattandosi di tentativi di sovvertire il governo di una nazione da parte di una forza interna organizzata. In merito al gruppo 4) Shama ha commentato che gli attacchi citati potrebbero rientrare in tale casistica, trattandosi di atti ostili compiuti da o contro una potenza belligerante. Sul gruppo 5) Shama non ravvede negli eventi citati una condizione riconducibile a tale fattispecie, ad eccezione dell’attacco alla nave “Galaxy Leader” che potrebbe essere ricondotto ad un caso di “capture/seizure”. Shama ha concluso il suo intervento citando nuovamente il caso “Galaxy Leader” chiedendosi se lo stesso possa ritenersi anche un atto di pirateria. Ha ricordato che il presupposto della pirateria è il guadagno privato ottenuto tramite un riscatto. Gli eventi menzionati nel workshop non sono stati tentati a scopo di guadagno privato (riscatto), ma per mettere pressione sull’Occidente per sostenere obiettivi difficili. Shama non ravvede pertanto, nel caso “Galaxy Leader”

un atto di pirateria.

Ha concluso il workshop Thorsten Neumann (TAPA EMEA) che ha presentato “*Trends in Global Cargo Thefts*”. Neumann ha sottolineato il crescente rischio di reati (furti in particolare) perpetrati da organizzazioni criminali. In passato il c.d. “mercato nero” era visibile; chi si rivolgeva a questo mercato era consapevole che stava acquistando merce di provenienza illecita. Ai giorni nostri ci si rivolge sempre più al commercio elettronico. Chi acquista in buona fede tramite siti online quali Amazon, eBay, Alibaba non è consapevole che ciò che sta comprando possa essere merce rubata rischiando, nonostante la sua buona fede, di incorrere nel reato di “incauto acquisto”. Neumann ha quindi commentato come la tecnologia renda la nostra vita più facile, ma non meno sicura. Le organizzazioni criminali sono ormai presenti in ogni parte del mondo e rubano qualsiasi tipo di merce e la vendono ovunque nel mondo.

Si tratta di organizzazioni che spesso agiscono con una rapidità impressionante all’interno della c.d. “supply chain”. A titolo esemplificativo Neumann ha riportato il caso di un furto in magazzino perpetrato in soli 90 secondi nel corso dei quali sono stati sottratti due pallets del valore di 36 milioni. Neumann ha commentato che

ALL products moving in supply chains are targets for cargo thieves, including:

- Food & Drink
- Tobacco
- Furniture/Household Appliances
- Clothing & Footwear
- Cosmetics & Hygiene
- Car Parts
- Tools/Building Materials
- Phones
- Computers/Laptops
- Consumer Electronics
- Pharmaceuticals
- Metal
- Toys/Games
- Bicycles & Sports Equipment
- Cash-in-transit
- Agricultural Materials
- Jewellery/Precious Metals
- + trucks with no loads are frequently reported stolen
- + Fuel thefts



probabilmente neanche Elon Musk guadagna così tanto in 90 secondi suscitando la compiaciuta risata del pubblico.

Neumann ha proseguito fornendo alcune informazioni su TAPA.

About TAPA

The Transported Asset Protection Association (TAPA) is the world's leading supply chain resilience and security Association

- Established 1997 in three regions: the Americas, Asia Pacific, and Europe, Middle East & Africa
- Over 900 member companies in the EMEA region
- Bringing together Manufacturers, Logistics Service Providers, Law Enforcement Agencies, Insurers & Security Service Providers and other supply chain security stakeholders
- **Mission:** to minimise cargo losses and optimise the resilience of our members' supply chains



Secondo quanto osservato negli ultimi tre anni, il danno medio per “major crimes” con valore superiore a € 100K è stato stimato in € 1 milione circa, mentre i furti all’interno della supply chain sono stati stimati in € 827K ogni 24 ore. Neumann ha osservato come in passato il fornitore era in grado di rimpiazzare velocemente un carico rubato per soddisfare la richiesta del ricevitore/compratore attingendo alle scorte di magazzino. Oggi questa soluzione è sempre meno praticabile. Ci si orienta sempre più frequentemente alla vendita “just in time”

in base alla vi è disponibilità solo del quantitativo richiesto, non essendo previste scorte di rimpiazzo. Nell’era dei social l’eco di un possibile disservizio del fornitore rischia di venire amplificato creando cattiva pubblicità allo stesso.

Neumann ha concluso il suo intervento ribadito l’importanza di un’attenta attività di loss prevention volta a mitigare ogni possibile rischio durante tutte le fasi del trasporto.



L'onere della prova in caso di azione diretta del sub-vettore

Sidney Mathoux*

Con la recente sentenza 817/2024, la Corte di Appello di Ancona ha offerto una dettagliata ricostruzione relativa all'onere della prova che incombe sul sub-vettore che intenda agire in giudizio nei confronti del mittente e della propria controparte contrattuale (c.d. vettore principale) ai sensi dell'art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005 (c.d. **azione diretta**).

Si tratta, come noto, di una disposizione che è stata introdotta a tutela del sub-vettore al fine di prevenire eventuali situazioni di insolvenza del vettore principale, instaurando un regime di solidarietà tra lo stesso vettore principale ed il mittente/committente principale per il pagamento dei servizi di trasporto resi dal sub-vettore, individuato quale contraente più debole che *“ha impiegato il lavoro proprio o dei propri dipendenti e utilizzato i propri mezzi al fine di garantire l'esecuzione della prestazione, sostenendo i relativi oneri per portare a concreto compimento l'incarico ricevuto”*.

A fronte della particolarità di tale previsione normativa, che la Corte di Appello arriva a definire quale *“atecnica forma di garanzia a favore del sub-vettore”*, ricade sul sub-vettore un **onere della prova** partico-

larmente gravoso; egli dovrà infatti provare, affinché la sua pretesa possa essere riconosciuta, l'esistenza del contratto di trasporto con il proprio ordinante/vettore principale con indicazione del prezzo concordato, degli ordini di trasporto, delle fatture e dei documenti di trasporto sottoscritti dal vettore e/o dal destinatario da cui risulti la derivazione contrattuale.

Si può dunque affermare che *“l'esistenza, l'oggetto e l'esecuzione dell'incarico ricevuto dal vettore principale”* costituiscono **fatti costitutivi della pretesa**.

Da un punto di vista giuridico, l'azione del subvettore nei confronti del mittente ha infatti **natura extracontrattuale** e, in virtù del c.d. principio di vicinanza della prova, sarà il sub-vettore che dovrà determinare il proprio credito sulla base di tali elementi.

Nel caso affrontato dalla Corte di Appello, la pretesa del sub-vettore è stata integralmente rigettata in quanto carente sotto diversi profili, a fronte dell'assenza di prova circa l'entità della complessiva prestazione resa in favore del vettore principale, nonché in assenza di qualsiasi parametro che provasse la determinazione del corrispettivo o la quantità di merce consegnata.

* Associate RPTL



Azione diretta e risarcimento del danno: la posizione dell'assicuratore della merce in caso di tamponamento

Enrico Molisani*

L'articolo 144 del Codice delle Assicurazioni private (D. lgs. 209/2005) disciplina l'istituto della azione diretta cd. "ordinaria" che consente al danneggiato, vittima di un sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante - per i quali vi è obbligo di assicurazione - di **agire direttamente** per il risarcimento del danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile. Inoltre, al terzo comma, si prevede che nel giudizio promosso contro l'impresa di assicurazione, sia chiamato anche il responsabile del danno. Da ultimo, tale azione è soggetta allo stesso **termine di prescrizione** cui sarebbe soggetta l'azione nei confronti del responsabile.

Tale previsione quindi, attribuisce al danneggiato la possibilità di agire per il ristoro del danno nei confronti di un soggetto, l'assicurazione del responsabile, a lui non legato da alcun rapporto giuridico derivante da contratto o da fatto illecito.

Un'ipotesi di studio potrebbe essere quella di un tamponamento stradale con conseguente danneggiamento del carico. In questo specifico caso, l'assicuratore della merce in surroga può agire ex art.144 Codice delle Assicurazioni direttamente nei confronti dell'assicurazione RCA del veicolo che ha provocato il sinistro, danneggiando il carico?

Da questo quesito emergono non poche riflessioni, primo fra tutte, l'ambito di applicazione della norma sopra citata. Si tratta di un ambito applicativo "sussidiario" o "residuale", che comprende tutti i casi di sinistro esclusi dal risarcimento diretto ex art.149 Codice delle Assicurazioni.

In tale contesto, non viene data una precisa definizione di "danneggiato". Autorevole dottrina, spiegando il meccanismo della cd. azione diretta "ordinaria", specifica che quest'ultima possa essere sollevata da chi sia effettivamente vittima dell'incidente stradale. Con tale termine, si intende anche chi abbia subito

danni alla persona od alle cose del terzo trasportato, ivi compreso il proprietario. Di qui sembra derivare un'esclusione del caso da noi preso in considerazione, poiché **limita i danni suscettibili di risarcimento alle cose che appartengano al terzo**, solo nel caso in quest'ultimo **sia la persona fisica trasportata**.

Da tali considerazioni quindi, sembra derivare che l'assicuratore della merce non abbia azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile, proprio in virtù del fatto che è lo stesso proprietario della merce a non possedere il diritto a tale azione. È quindi un palese difetto di legittimazione attiva.

È importante poi sottolineare che, alla luce del terzo comma dell'articolo 144, tale azione diretta da parte del danneggiato va necessariamente accompagnata anche da quella contro il responsabile del danno, considerato da tale previsione, litisconsorte necessario.

Qualora, ipoteticamente, l'assicuratore della merce, decidesse di agire nei confronti dell'assicuratore del responsabile, bisogna considerare gli aspetti non meno rilevanti relativi alla prescrizione. Secondo un orientamento della giurisprudenza, un'azione avviata nei confronti di uno dei coobbligati interrompe la prescrizione anche nei confronti degli altri coobbligati, tra cui l'assicurazione, considerata un coobbligato solidale del responsabile civile.

In conclusione, se la via dell'azione diretta non sembra a parer nostro percorribile, potrebbe essere più opportuno per l'assicuratore della merce agire tramite il rimedio aquiliano (articolo 2043 c.c.) citando direttamente i responsabili del danno. Tuttavia, va ricordato che, in tema di responsabilità civile, affinché sorga una obbligazione risarcitoria aquiliana, non va dimostrata soltanto la causalità materiale - il fatto lesivo retto dalla causalità materiale - ma anche la cd. causalità giuridica - un danno conseguenza di questo fatto lesivo.

* Partner Wegal



Nuovo Codice della strada: le novità di interesse del settore trasporti

Sandro Vedovi*

La **Legge 25 novembre 2024, n. 177** recante “Interventi in materia di sicurezza stradale”, entrata in vigore il **14 dicembre 2024**, introduce numerose modifiche. Il provvedimento è composto da trentasei articoli e riforma in misura consistente il Codice della Strada su una pluralità di aspetti. Tra questi figurano la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti, l’impiego di strumenti di blocco del veicolo “alcolock”, il sistema di “patente a punti”, diverse fattispecie di infrazioni stradali, l’abbandono di animali, la formazione, etc.

Da tener presente che l’operatività delle modifiche sarà graduale, in quanto diverse di esse richiedono dei decreti attuativi necessari a stabilire le concrete modalità di applicazione della legge.

In questa breve descrizione ci soffermiamo su quelle che riteniamo più importanti e con una ricaduta anche sul settore del trasporto sia persone che merci.

Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti

Sono previste sanzioni più severe per chi si mette alla guida dopo consumato alcolici oltre il limite o dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 1). Nello specifico, se il tasso alcolemico è tra 0,5 e 0,8 grammi per litro si rischia una multa compresa tra 573 e 2170 euro con patente sospesa da tre a sei mesi. Se il tasso alcolemico è di 1,5 grammi per litro, è previsto l’arresto fino a sei mesi, una sanzione da 800 a 3200 euro e la sospensione della patente sino ad un anno. Se il tasso alcolemico supera 1,5 grammi per litro, è previsto l’arresto con una pena sino ad un anno e una multa sino a 6.000 euro, oltre alla sospensione della patente sino a due anni.

La novità assoluta è il nuovo obbligo di **installazione dell’alcolock** per chi viene sanzionato per guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro.

L’obbligo ha durata di 2 o 3 anni in base alla gravità del tasso alcolemico superato. La disposizione non è però immediatamente operativa in quanto bisognerà attendere il decreto attuativo con le specifiche tecniche, le modalità di installazione del sistema di blocco del veicolo.

Importante novità anche sull’articolo **187** (guida sotto l’effetto di sostanze stupefacenti). Non è più necessario dimostrare l’alterazione che compromette la guida ma la semplice assunzione della sostanza stupefacente.

Per chi dovesse risultare positivo al test antidroga, a prescindere dall’accertamento dello stato di alterazione, è prevista la **sospensione** della patente e la successiva **revoca**, con divieto di riottenerla per i successivi tre anni. Gli agenti di polizia potranno effettuare, direttamente sul luogo del controllo, un prelievo di saliva, con modalità che saranno fissate da apposite direttive del Ministero dell’Interno e nel caso in cui non sia possibile, gli agenti di polizia potranno accompagnare il conducente in strutture sanitarie fisse o mobili, pubbliche o accreditate, per i prelievi. Se l’esito è positivo le Forze dell’Ordine possono comunque ritirare la patente, senza dover attendere l’esito, presso un laboratorio accreditato, delle controanalisi del campione prelevato, da effettuarsi entro i 10 giorni successivi al controllo su strada.

Uso del cellulare alla guida

Le regole per chi usa il cellulare durante la guida (art. 173) senza vivavoce diventano particolarmente rigorose. Le nuove sanzioni prevedono infatti già alla prima violazione oltre alla **multa** da 250 a 1.000 euro, la **sospensione** della patente da 15 giorni a 2 mesi, e la decurtazione di **5 punti** dalla patente. In caso di recidiva entro due anni la multa sale da 350 a 1.400 euro e la sospensione da 1 a 3 mesi, con la decurtazione di

* Consulente, Fondazione ANIA



10 punti. Inoltre, in caso di incidente causato dall'uso del cellulare, la durata della sospensione può essere raddoppiata.

Sospensione breve della patente

L'articolo 218-ter introduce il nuovo istituto della sospensione breve della patente in relazione al punteggio posseduto con sospensioni da 7 a 30 giorni, a seconda delle infrazioni commesse e del coinvolgimento in incidenti. E' applicabile immediatamente e senza intervento del Prefetto su alcune violazioni particolarmente significative come passaggio con il rosso, utilizzo del cellulare alla guida, mancato utilizzo di caso e cinture di sicurezza. **Nel settore del trasporto viene anche sanzionato il superamento della durata di guida o incompleto riposo giornaliero** per un tempo superiore al 20%; superamento dei limiti dei tempi di guida settimanale o incompleto riposo settimanale per un periodo superiore al 20%; circolazione durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio per eseguire i riposi prescritti.

Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico

Con la modifica dell'art. 201, il legislatore ha introdotto numerose novità che riguardano il rilevamento a distanza delle violazioni, ampliando il novero delle violazioni che possono essere accertate da remoto con dispositivi omologati o approvati, rafforzando la possibilità di impiego di strumenti in grado di accertare automaticamente alcune violazioni o di catturare **immagini** che possono essere utilizzate per la contestazione differita di altre violazioni del medesimo codice. Oltre alle già ampiamente note violazioni del limite di velocità, passaggio con il semaforo rosso, alla copertura assicurativa e revisione, si vanno ad aggiungere alcune violazioni tipiche del settore del trasporto come il passaggio di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, la sagoma limite dei veicoli, i dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei rimorchi.

Il singolo dispositivo automatico potrà rilevare e sanzionare anche più di una violazione contemporaneamente.

Il nuovo comma 5-ter introduce la possibilità di utilizzare le **immagini anche di taluni sistemi di videovigilanza** per l'accertamento di determinate violazioni commesse in ambito autostradale e sulle strade extraurbane principali in zone a rischio (gallerie, svincoli, stazioni pedaggio, interruzioni dello spartitraffico) come il divieto di circolazione per una serie di veicoli, il divieto di traino dei veicoli, il divieto di sosta per più di 24 ore in autostrada, il divieto per i **veicoli pesanti** di impegnare talune corsie, il divieto di affiancare altri veicoli nella stessa corsia, le violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio o l'impegno delle stazioni di pedaggio creando pericolo.

Mobilità ciclabile

Sul tema della ciclabilità vengono modificate alcune parti della Legge n. 120/2020 che aveva reso possibile, grazie a una serie di indicazioni tecniche e segnaletiche, l'estensione dei tratti ciclabili, il doppio senso ciclabile e la circolazione sulle corsie riservate. Alcune di queste soluzioni sono state ritenute poco sicure pertanto sono state modificate. In particolare, viene introdotto il divieto di realizzare piste ciclabili "leggere" ovvero quelle semplicemente segnate da verniciatura sull'asfalto. Vengono effettivamente considerate piste ciclabili quelle fisicamente delimitate da cordoli.

Particolare attenzione deve essere posta al sorpasso dei velocipedi da parte dei conducenti di auto e camion. Viene infatti prevista laddove le condizioni della strada lo consentano, una distanza laterale durante la fase di sorpasso che deve essere almeno di 1,5 metri.

Per chi opera in città ed effettua consegne va evidenziato l'aggravamento delle sanzioni in caso di sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.



Età minima per la guida di veicoli adibiti al trasporto persone

Per rispondere alla sempre maggiore necessità di autisti ed uniformarci alle regole europee, la riforma ha abbassato **l'età per poter guidare mezzi adibiti al trasporto persone (patente delle categorie D e DE)**. Per effetto delle modifiche introdotte con la legge 177/2024, infatti i limiti di età per guidare veicoli adibiti al trasporto di persone vengono ridotti dai 21 e 18 anni per guidare veicoli della categoria D e DE in servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 km. In maniera praticamente uguale l'età si abbassa dai 21 ai 18 anni per portare mezzi che richiedono la patente D1 e D1E. Per tutti questi casi serve avere acquisito la carta di qualificazione del conducente (CQC).

Resta invece a 68 anni il limite massimo d'età.

Noleggino senza conducente per veicoli trasporto persone

Le modifiche dell'art. 84 seguono quelle introdotte dal decreto legge 69/2023, e rispondono alla necessità di estendere anche al trasporto di persone la possibilità di acquisire veicoli in locazione senza conducente **come è previsto nel settore del trasporto merci**, superando la regola previgente che consentiva di acquisire in locazione solo autoveicoli fino a 9 posti.

La nuova lettera b-ter del comma 4, consente di cedere in locazione senza conducente tutte le categorie di autobus, anche quelli per noleggino con conducente.

Gli autobus che possono essere ceduti in locazione sono quelli immatricolati per uso terzi per noleggino con conducente, quelli immatricolati per servizio di linea, quelli immatricolati per locazione senza conducente.





La definizione di passeggero nel diritto dei trasporti e delle assicurazioni

Andrea Facco*

Nell'attività legale in materia di responsabilità derivanti dall'utilizzo di *aeromobili ed apparecchi per il volo da diporto o sportivo* è spesso richiesto di dover individuare la figura di *'passeggero'*.

Attesa la non semplicità di tale attività, non è infrequente che la questione finisca all'attenzione dell'Autorità giudiziaria.

Tale figura può rilevare sotto due profili: nell'ambito del contratto di trasporto e di assicurazione.

Onde approfondire la tematica è opportuno prendere le mosse delle rispettive definizioni.

Il passeggero nel contratto di trasporto

La definizione di passeggero è fondamentale per determinare i diritti e i doveri delle parti coinvolte nel trasporto aereo e per garantire una tutela adeguata dei trasportati.

Non esiste una norma che definisca la figura del passeggero nel contratto di trasporto. Essa si ricava dall'interpretazione congiunta di diverse norme, sia a livello nazionale sia internazionale.

A livello interno il primo comma dell'art. 941 del Codice della Navigazione statuisce che: *"Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica"*.

E' opportuno premettere che il *'passeggero'* menzionato in tale norma è colui che viaggia in forza di un **contratto** di trasporto. Ciò in quanto il predetto art. 941 è inserito nella Sezione I *'Del trasporto di persone e di bagagli'* compresa nel Capo III *'Del Trasporto'*, compreso nel Titolo I *'Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile'*, compreso nel Libro III *'Delle obbligazioni relative*

all'esercizio della navigazione'.

Un rapporto derivante da un contratto di trasporto può essere a titolo *'oneroso'* o *'gratuito'*.

Il trasporto a *'titolo oneroso'* è quello per il quale il vettore (chi effettua il trasporto) riceve un pagamento dal committente (colui che lo richiede).

È un contratto consensuale, a prestazioni corrispettive, regolato dalle norme generali sui contratti e dalle specifiche disposizioni in materia di trasporto.

Nel trasporto a *'titolo gratuito'*, per converso, non è previsto alcun pagamento, cionondimeno non viene meno la natura contrattuale, stante un interesse ed un motivo giuridicamente rilevante del vettore ad eseguire la prestazione, rappresentandosi quest'ultimo la prospettiva di una qualche utilità, sia pure mediata o indiretta.

Un esempio di quest'ultimo tipo è quello del dipendente del vettore che viene trasportato da un luogo all'altro per motivi di servizio.

In caso di sinistro il passeggero trasportato a titolo gratuito beneficia delle tutele derivanti dal contratto, così come quello trasportato a titolo oneroso.

Il trasporto contrattuale, in entrambe le citate forme, si distingue dal trasporto a titolo *'amichevole o di cortesia'* il quale non presuppone la stipulazione di un contratto.

Quest'ultimo, infatti, è costituito da un accordo informale e spesso implicito tra le parti, basato su rapporti di amicizia, parentela, cortesia o il piacere a godere della compagnia altrui. Non sorge alcun obbligo legale tra le parti.

Difettando il rapporto contrattuale, quest'ultimo tipo di trasporto non è soggetto alle stesse disposizioni giu-

* Partner Ghelardi & Associati Studio Legale



ridiche che regolano i diritti e gli obblighi delle parti in caso di contratto.

Ciò non significa che il *'passeggero'* a titolo *'amichevole o di cortesia'* sia privo di tutela ma la disciplina del relativo rapporto è da ricercarsi, secondo la giurisprudenza e la dottrina prevalenti, nelle norme generali sulla responsabilità civile per fatto illecito (sussistente a prescindere dall'esistenza di un vincolo contrattuale).

Trattasi del dovere di non arrecare danni ad altri, la c.d. responsabilità *'aquiliana'*, prevista dall'art. 2043 del Codice Civile.

La citata distinzione comporta significative differenze quando è necessario determinare la responsabilità del vettore in caso di sinistri.

Ciò premesso, l'art. 941 cod. nav. sopra citato richiama -anche per le fattispecie di trasporto nazionale- le *"norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica"*.

Il primo riferimento, in particolare, è al Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla *responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti* che ha reso applicabile la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 *per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale* ai voli effettuati anche all'interno di un singolo Stato membro.

Tale Convenzione è il punto di riferimento del trasporto aereo.

Sebbene anch'essa non fornisca una definizione di *'passeggero'*, ne delinea il profilo attraverso il proprio ambito di applicazione (art. 1) riguardante il *"trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Si applica egualmente al trasporto aereo gratuito purché sia effettuato da un'impresa di trasporto aereo"*.

Analogamente rilevante è l'art. 3 della Convenzione in forza del quale al *'passeggero'* deve essere consegnato un **documento di trasporto** contenente (a) l'indicazione dei luoghi di partenza e di destinazione e (b) se i luoghi di partenza e di destinazione si trovano sul territorio di un unico Stato Parte e uno o più scali convenuti si trovano sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di almeno uno di tali scali.

Gli elementi comuni che emergono dalle norme del Co-

dice della Navigazione e della Convenzione in relazione alla qualificazione del *'passeggero'* sono i seguenti (i) **presenza a bordo**: il passeggero deve essere presente sull'aeromobile, (ii) **legittimità della presenza**: esso deve essere in possesso di un biglietto emesso da un vettore, (iii) **scopo del viaggio**: lo scopo del viaggio deve essere il trasporto da un punto all'altro e (iv) **rapporto contrattuale**: deve esistere un rapporto contrattuale tra il passeggero e il vettore, documentato da un biglietto.

Il passeggero nel contratto di assicurazione

Esiste una definizione di passeggero relativa al contratto di assicurazione ed è contenuta nell'art. 3 lettera g) del Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 *relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili*.

In forza di tale articolo il *'passeggero'* deve essere considerato *"ogni persona che è su un volo con il consenso del vettore aereo o dell'esercente dell'aeromobile, esclusi i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio"*.

Gli elementi di tale definizione sono i seguenti (i) **presenza a bordo**: il passeggero deve essere sull'aeromobile, (ii) la presenza con il **permesso** dell'esercente: ciò a prescindere dal possesso di un biglietto e da un contratto di trasporto, (iii) la **non appartenenza** del *'passeggero'* alla categoria dei *'membri dell'equipaggio'*.

Tale definizione non sempre coincide con quella contenuta nelle polizze di assicurazione le quali, talvolta, identificano il passeggero come *"il soggetto trasportato in esecuzione di un contratto di trasporto"*, richiamando così la definizione *'trasportistica'*.

Tale prassi non appare coerente con la definizione assicurativa di *'passeggero'* che è centrata sull'elemento **materiale** della presenza a bordo.

È evidente come la definizione assicurativa sia **più estesa** di quella del contratto di trasporto poiché include sia il *'passeggero'* trasportato a *'titolo contrattuale'* sia quello trasportato a *'titolo amichevole o di cortesia'*.

Tratto comune, invece, è la **non appartenenza** del *'passeggero'* alla categoria di membri dell'**equipaggio** nelle



due accezioni che la definizione include ovvero l'equipaggio di 'condotta' pilota, copilota, tecnico di volo e quello di 'cabina', capo cabina e assistenti di volo.

Questioni interpretative

Nella realtà non è agevole tracciare un distinguo tra 'passeggero' e 'membro dell'equipaggio'.

Poiché le norme, sia relative al contratto di trasporto sia quelle concernenti il rapporto assicurativo, promanano dal diritto comunitario, la Corte di Giustizia dell'U.E. è stata chiamata ad esprimersi sull'interpretazione di tali norme.

Corte di Giustizia, sentenza **26 febbraio 2015** nel caso Wucher Helicopter GmbH e Euro-Aviation Versicherungs AG c. Fridolin Santer (C6/14).

In tale caso un dipendente di un gestore delle funivie di un comprensorio sciistico adiacente ad un ghiacciaio subiva lesioni nel corso di un sorvolo in elicottero del predetto ghiacciaio.

Il dipendente doveva verificare i luoghi in cui procedere al distacco di valanghe mediante lancio di esplosivo dall'elicottero.

Il gestore delle funivie stipulava un contratto con un esercente per il sorvolo dell'aree interessate.

Nelle operazioni di volo, il citato dipendente su ordine del pilota, apriva il portellone dell'elicottero, al fine di consentire ad un artificiere di lanciare le cariche esplosive. Nel corso di tale operazione il dipendente si infortunava.

Nel giudizio il dipendente otteneva la condanna dell'esercente, quale vettore, al risarcimento del danno in quanto subiva l'infortunio in qualità di 'passeggero'.

La decisione di primo grado era confermata in appello, ancorché la Corte avesse rilevato che il dipendente non viaggiava in qualità di 'passeggero', non trattandosi di un trasporto da un luogo verso un altro e consistendo l'obiettivo del volo in operazioni di distacco di valanghe.

Avverso tale decisione l'esercente proponeva ricorso innanzi alla Corte Suprema austriaca sostenendo che il dipendente era non un 'passeggero' bensì un 'membro dell'equipaggio'.

Quest'ultima Suprema Corte si è rivolta alla Corte di

Giustizia U.E. per porre una questione interpretativa comprendente, tra l'altro il quesito se la nozione di passeggero ai sensi della Convenzione di Montreal comprenda anche il 'passeggero' ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del Regolamento n. 785/2004.

La Corte di Giustizia ha rilevato che il dipendente del gestore delle funivie non ha eseguito compiti connessi al volo dell'aeromobile e, conseguentemente, non ricade nella categoria "membro dell'equipaggio di volo".

La circostanza che detto dipendente fosse incaricato di procedere all'apertura del portellone non è stata ritenuta sufficiente a qualificare il medesimo come "membro dell'equipaggio di cabina". Infatti, il pilota è autorizzato, nella sua qualità di comandante, a impartire istruzioni a tutti coloro che si trovano a bordo, ivi compresi i passeggeri.

La Corte ha, dunque, concluso il dipendente della società delle funivie doveva essere considerato quale 'passeggero' ai sensi del Regolamento n. 785/2004.

Quanto all'applicabilità della Convenzione di Montreal, la Corte ha rilevato che -nonostante lo status di 'passeggero' ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, della Convenzione di Montreal sia connesso al rilascio di un titolo di trasporto- laddove esista un contratto di trasporto e ricorrano tutti gli altri requisiti di applicazione di tale Convenzione, questa trova applicazione **a prescindere dalla forma** del contratto di trasporto e, quindi, anche in difetto dell'emissione del titolo.

In conclusione, la Corte ha ritenuto che una persona ricompresa nella nozione di 'passeggero', ai sensi del Regolamento n. 785/2004, ricade parimenti nella nozione di 'passeggero' ai sensi della sopra indicata Convenzione, laddove tale persona sia stata trasportata sulla base di un 'contratto di trasporto' ai sensi dell'articolo 3 della Convenzione stessa.

Corte di Giustizia sentenza **17 febbraio 2016** nel caso Air Baltic Corporation AS c. Servizio per le inchieste Re-pubblicca di Lituania (C429/14).

La Corte ha verificato i limiti della figura di 'passeggero' in un caso in cui un datore di lavoro -che aveva stipulato un contratto di trasporto in favore di due dipendenti inviati in missione all'estero- aveva subito un danno derivante dal ritardo con cui era giunto a destinazione un



volo su cui essi viaggiavano.

Il protrarsi della missione, infatti, costringeva il datore a corrispondere indennità aggiuntive di viaggio e, quindi, esso aveva agito contro il vettore per ottenere il rimborso delle medesime a titolo di risarcimento.

Ai sensi della Convenzione il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo salvo che non dimostri che di aver adottato le misure possibili per evitare il danno oppure che era impossibile adottarle.

La questione trattata era la pretesa estensione della figura del *'passeggero'* fino a datore di lavoro, pur essendo questi un soggetto terzo rispetto al primo.

Il datore fondava la propria interpretazione sul terzo comma del *'preambolo'* della Convenzione in cui viene dichiarato che le parti della medesima *"riconoscono l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale"*.

Il vettore aereo sosteneva che una persona giuridica come il datore di lavoro non è legittimata a far valere la responsabilità del vettore aereo in quanto tale responsabilità è invocabile esclusivamente dai passeggeri e non da terzi, soprattutto allorché quest'ultimi non siano persone fisiche.

Il datore di lavoro sosteneva, di contro, che la responsabilità del vettore aereo è azionabile anche da una persona che è parte in un contratto di trasporto e ha subito un danno a causa di un ritardo.

La Corte ha ritenuto che un trattato internazionale deve essere interpretato non solo in funzione dei termini in cui è redatto, ma anche alla luce dei suoi **obiettivi**.

Essa si è riferita all'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul *diritto dei trattati* in forza del quale un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto **scopo**.

La Corte, rilevato che la Convenzione non precisa la persona alla quale il ritardo può causare un danno, ha concluso che essa si interpreti nel senso che si applica non soltanto al danno causato a un passeggero bensì anche a quello subito dal suo datore di lavoro.

La Corte ha valorizzato il terzo comma del preambolo di

tale Convenzione che sottolinea la tutela degli interessi degli *'utenti'* del trasporto, tenuto conto che detta nozione non è necessariamente sovrapponibile a quella di *'passeggero'*, ma è estensibile fino a comprendervi persone che non vengono trasportate e non posseggono la citata qualità.

In conclusione, alla luce di tale obiettivo, la Corte ha statuito che il mancato riferimento nella Convenzione ai soggetti che si avvalgono di un vettore per il trasporto dei dipendenti, non può escludere tali soggetti dal suo ambito di applicazione.

Corte di Giustizia, sentenza **9 settembre 2015** caso Eleonore Prüller-Frey c. Norbert Brodnig e Axa Versicherung AG (C240/14).

La Corte ha interpretato la Convenzione in relazione alle lesioni subite da un passeggero in conseguenza della caduta di un aeromobile durante un **volo privato** effettuato, a titolo gratuito, da un pilota.

Secondo la Corte la Convenzione si applica solo ai *'vettori aerei'* ovvero a qualsiasi impresa di trasporto munita di **licenza d'esercizio**.

La Corte ha, infatti, constatato che il volo oggetto del suo giudizio non comportava il trasporto di passeggeri tra differenti aeroporti e costituiva un *'volo locale'* ai sensi del Regolamento n. 1008/2008 e, quindi, non era soggetto all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio.

La conclusione adottata dalla Corte è stata, quindi, che la Convenzione non si applica ad una domanda di risarcimento presentata da un *'passeggero'* che abbia subito lesioni a causa della caduta di un aeromobile mentre era trasportato in un volo privato.

Corte di Giustizia sentenza **16 novembre 2023** nel caso D.Z. c. Ministero dell'Interno della Repubblica slovacca (C282/22).

La Corte si è domandata se fosse considerabile come *'passeggero'* un membro del personale dei Vigili del Fuoco slovacco che ha perso la vita in occasione della caduta di un elicottero operato Ministero dell'Interno durante l'addestramento all'elisoccorso mentre era aganciato al verricello.

Nel corso del volo il deceduto doveva imbarcarsi me-



dianete recupero con il predetto verricello.

Esso era trasportato sulla base di un contratto di trasporto gratuito -tra lo Stato e il datore di lavoro del deceduto- il cui scopo era la formazione dei vigili del fuoco.

I familiari della vittima sostenevano che l'elisoccorso mediante verricello avrebbe costituito un metodo di imbarco di talché il loro dante causa sarebbe stato un *'passeggero'* del volo.

Per contro, il Ministero sosteneva che la convenzione di Montreal e il Regolamento n. 785/2004 non si sarebbero applicati poiché il vigile del fuoco non era un *'passeggero'* bensì un membro dell'*'equipaggio di cabina'* agganciato ad un equipaggiamento dell'elicottero, senza quindi essere salito né disceso da quest'ultimo.

Gli assicuratori del Ministero contestavano anche l'applicabilità della Convenzione sostenendo che l'uso di un elicottero in una situazione come quella oggetto del giudizio non equivale a un *'trasporto'* ai sensi della stessa.

Quest'ultima si applicherebbe ai trasporti effettuati dallo Stato unicamente allo scopo di trasportare passeggeri da un punto di partenza ad un punto di destinazione, il che è diverso dall'utilizzo di aeromobili ai fini di addestramento al soccorso.

La Corte ha condiviso l'interpretazione degli assicuratori del Ministero, ritenendo di dover precisare che la causa si distingue da quella di cui alla sentenza 26 febbraio 2015 (C-6/14) sopra indicata, poiché in quest'ultima lo scopo del volo in questione era in effetti quello di tra-

sportare i dipendenti di una società verso i luoghi in cui essi dovevano svolgere il loro lavoro quotidiano per poi riportarli a quello di decollo.

La Corte non ha, peraltro, giudicato sull'interpretazione di *'passeggero'* ai sensi del Regolamento n. 785/2004 in quanto esso non si applica agli *'aeromobili di Stato'* quali quelli *"usati nei servizi militari, doganali e di polizia"*.

Anche l'Autorità giudiziaria italiana si è occupata del tema.

Con l'ordinanza (non definitiva) **5 luglio 2024 il Tribunale di Ravenna** si è pronunciato su una fattispecie di pretesa applicazione della Convenzione all'azione di risarcimento proposta dai familiari di un pilota deceduto a causa di un incidente avvenuto nel corso di un **volo** asseritamente **addestrativo**.

Il Tribunale ha ritenuto -ad istruttoria non ancora completata- che il volo in questione avesse avuto in effetti finalità didattica ma ha concluso che tale finalità impedisce di qualificarlo come volo di *'trasporto'*, con conseguente inapplicabilità della Convenzione di Montreal.

Il tema dell'applicabilità del Regolamento n. 785/2004 nei confronti dell'allievo di una scuola di volo -e, in particolare, la questione se l'allievo debba essere considerato *'membro dell'equipaggio'* o *'passeggero'*- è oggetto di diverse vertenze giudiziali che però non sono ancora giunte al loro epilogo.

Sarà interessante verificare la posizione che adotterà la giurisprudenza sul punto e le relative motivazioni.



L'obbligo di assicurazione nel Regolamento UAS-IT dell'ENAC

Paolo Felix Iurich*

Il **Regolamento UAS-IT**, Edizione 1 emanato dall'ENAC il **4 gennaio 2021**, stabilisce una serie di norme per gli aeromobili senza equipaggio. In tale nozione vi rientrano i mezzi a pilotaggio, denominati UAV (*"Unmanned aerial vehicle"*). In merito, si rammenta che anche i mezzi a pilotaggio da remoto rientrano appieno nella nozione di "aeromobile" ai sensi dell'art. 743 cod. nav., il quale equipara tali mezzi agli aeromobili. L'art. 743 cod. nav. stabilisce espressamente che i mezzi a pilotaggio remoto siano soggetti alle leggi speciali e, in particolare, alla regolamentazione dell'ENAC. La regolamentazione dell'ENAC si atteggia come uno strumento duttile e flessibile, idoneo ad adeguarsi alle istanze e alle esigenze socio-economiche del settore.

Pertanto, assume particolare rilevanza, nel campo del settore dei mezzi a pilotaggio remoto, la disciplina adottata dall'ENAC. L'ENAC, infatti, dispone di un generale potere regolamentare ai sensi dell'art. 2 D.lgs. 250/1997, fonte che ha istituito l'ente in esame.

L'art. 27 del Regolamento (rubricato "assicurazione") afferma al primo comma che *"non è consentito condurre operazioni con un UAS se non è stata stipulata e in corso di validità un'assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e con massimali non inferiori ai parametri minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del Regolamento (CE) 785/2004. In conformità dell'art. 743 del Codice della Navigazione anche agli aeromobili oggetto del presente regolamento si applica l'art. 1015 del Codice della Navigazione"*, mentre al secondo comma che *"le associazioni di aeromodellismo, laddove riconosciute in accordo all'art.16 del Regolamento (UE) 2019/947, possono utilizzare polizze cumulative, a copertura dei danni provocati a terzi durante allenamenti, manifestazioni o gare, nel rispetto dei massimali minimi sopra indicati"*.

Pertanto, il primo comma prevede l'obbligo di assicurare i mezzi a pilotaggio remoto. A tal proposito, appare utile analizzare sinteticamente alcuni aspetti peculiari della disciplina in materia di assicurazioni aeronautiche relativamente ai mezzi a pilotaggio remoto.

Come noto, nel contratto di assicurazione aeronautica, il contratto è diretto a prevenire e ad indennizzare i rischi derivanti dalla navigazione aerea. Secondo una distinzione della dottrina¹, nel contratto di assicurazione aerea si tengono scissi l'assicurazione delle cose e delle persone dalle assicurazioni della responsabilità: mentre la prima categoria avrebbe come oggetto persone e cose, le assicurazioni della responsabilità sarebbero dirette a proteggere il patrimonio dell'assicurato; in questa ultima categoria, dunque, l'oggetto sarebbe rappresentato dalla tutela del patrimonio dell'assicurato dai rischi della navigazione aerea, come ad esempio i danni a terzi sulla superficie, ovvero i danni da urto.

Ai sensi dell'art. 1001 cod. nav. l'assicurazione copre i rischi di danneggiamento del velivolo, nonché le pertinenze e parti separabili. Anche ai mezzi a pilotaggio remoto dovrebbe ritenersi valido il principio secondo cui, durante la sosta, l'assicurazione è limitata al solo rischio di incendio, come prescritto dall'art. 1002 cod. nav.

Per quanto concerne i mezzi a pilotaggio remoto, **il Regolamento dell'ENAC obbliga espressamente l'assicurazione per responsabilità verso terzi**. Si tratta di un obbligo di assicurazione ascrivibile alla categoria dell'assicurazione di responsabilità.

In ragione delle peculiarità dei mezzi a pilotaggio remoto, la normativa dell'ENAC **circoscrive l'obbligo di assicurazione per la responsabilità nei confronti di terzi**. Si può, quindi, affermare che è esclusa l'assicurazione per danni a cose e persone all'interno del velivolo, anche se, tuttavia, l'assicurazione per cose potrebbe risultare utile in ordine a determinati velivoli idonei a trasportare beni.

* Avvocato, Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso di ENAC.

¹ Cfr. A. Masutti *"Il diritto aeronautico"*, Giappichelli, Torino, 2021, p. 238.



Per quanto riguarda, invece, l'assicurazione per persone, pare escluso che possa avere un qualche impiego pratico: invero, per le caratteristiche di tali velivoli, può reputarsi che la assicurazione a persone può risultare addirittura inutile, posto che tali velivoli non sono normalmente destinati al trasporto di persone. Tuttavia, lo sviluppo di nuove forme di mobilità e trasporto potrebbe mutare la situazione: più di recente, si è assistito alla implementazione di mezzi a pilotaggio remoto con il fine di trasportare persone, sicché non pare escluso che, in futuro, l'obbligo di assicurazione riguarderà anche le persone.

Per quanto riguarda il **periodo temporale** di assicurazione, si rammenta che, nel settore aereo, si distingue l'assicurazione a tempo, da quella a viaggio: quest'ultima forma di assicurazione, tuttavia, pare poco conveniente per il settore dei mezzi a pilotaggio remoto. Infatti, l'impiego di simili mezzi normalmente non viene posto in essere per destinazioni di lungo raggio. Tant'è che la stessa fonte secondaria dell'ENAC parla di "**operazione**", più che di viaggio, delineando una nozione molto più ristretta sotto il profilo temporale della durata del volo. Limitare l'assicurazione a specifiche "operazioni" non pare economicamente conveniente.

La responsabilità per terzi prevede tanto i danni a terzi sulla superficie, quanto i danni da urto². Sebbene, la dicitura "responsabilità verso terzi" faccia pensare alla sola responsabilità per danni a terzi in superficie, invero, non pare corretta una lettura meramente nominale del testo: appare più coerente, infatti, ricomprendere anche i danni da **urto**, poiché pur sempre riferiti a soggetti terzi. La responsabilità per terzi prevede che l'assicurazione sia parametrata a dei valori minimi, previsti dall'art. 7 Regolamento 785/2004, richiamato anche dal Regolamento ENAC. L'importo della assicurazione viene parametrata alla massa massima del decollo (MTOW), il cui minimo può variare da 750.000 a 700.000.000 Diritti Speciali di Prelievo.

Il richiamo alla disciplina della responsabilità per terzi fa ritenere applicabile una serie di norme peculiari. In primo luogo, dovrebbe reputarsi vigente l'art. 1014 cod. nav., la quale proroga l'assicurazione nel caso in cui l'aeromobile sia in viaggio. Si tratta, tuttavia, di una norma che dovrebbe essere vigente anche per tali velivoli, ma di scarsa applicazione pratica per i mezzi a pilotaggio remoto, dato che i "viaggi" di simili mezzi non dovrebbero avere una durata lunga. Risulta altresì applicabile l'art. 1012 cod. nav., ai sensi del quale l'indennizzo è limitato all'interno del **territorio** assicurato, escludendo così il diritto all'assicurazione ove venga travalicato il territorio predetto. Inoltre, deve applicarsi l'art. 1013 cod. nav., il quale prevede che il mutamento dell'esercente ha l'effetto di proseguire il contratto con il nuovo esercente.

Il Regolamento ENAC, in conformità alla normativa vigente in materia di aeromobili, statuisce che, in assenza di assicurazione, sia inibita la circolazione del velivolo, in osservanza al disposto di cui all'art. 798 cod. nav. La soluzione risulta aderente alla normativa vigente: l'art. 798 cod. nav. si applica agli aeromobili, nella cui nozione vi rientrano anche i mezzi a pilotaggio remoto, secondo quanto previsto dal codice della navigazione.

Infine, è applicabile l'art. 1015 cod. nav., richiamata nell'art. 27 del Regolamento dell'ENAC. La norma in questione riconosce al terzo danneggiato la possibilità di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore. Nei confronti del terzo, l'assicuratore non può opporre invalidità del contratto, né cause di nullità o di risoluzione.

Da ultimo, il comma 2 dell'art. 27 del Regolamento UAS-IT dell'ENAC prevede la possibilità che **le associazioni aeromodellismo** possano avvalersi di polizze **cumulative** a copertura dei danni provocati a terzi, nel rispetto dei medesimi massimali minimi prescritti dal Regolamento medesimo.

² Si rammenta che i danni da urto riguarda gli urti tra aeromobili, ovvero tra un aeromobile ed una nave.



Mobilità aerea urbana (UAM): i nuovi mezzi aerei a decollo e atterraggio verticale (VTOL)

Doriano Ricciutelli*

Le più innovative tecnologie oggi a disposizione come la propulsione elettrica e una maggiore capacità delle batterie di alimentazione, applicate ai sistemi (VTOL), rendono fattibile lo strumento della mobilità aerea urbana (UAM) che dovrebbe diventare una realtà in Europa entro il prossimo quinquennio, con la previsione delle prime operazioni, a guida umana o con pilotaggio remoto, dapprima limitate alla consegna di merci e, successivamente, proiettate allo svolgimento del trasporto passeggeri e di ulteriori servizi commerciali.

A tale riguardo, sul piano giuridico internazionale annotiamo che l'ICAO, nel quadro dell' "Air Navigation Work Program" del 2023, nel capitolo intitolato "Outlook on ICAO Provisions: Annex and PANS", ha in programma di aggiornare le SARP (Standard and recommended practices) contenute nel pertinente Allegato 14 (Volume II) della Convenzione di Chicago e, quindi, di avanzare proposte mirate ad integrare le operazioni VTOL, con e senza pilota, negli eliporti e nei correlati, dedicati spazi volativi (vertiporti).

The European union aviation safety agency (EASA) in un articolato parere (**Opinion n.3/23 del 31 agosto 2023**), in materia di abilitazione della mobilità aerea con aeromobili VTOL dotati di equipaggio, ha proposto l'individuazione di un panorama normativo completo per affrontare le nuove esigenze operative presentando modifiche ai vigenti regolamenti aeronautici dell'UE, come peraltro anticipate nel suo European Plan for Aviation Safety (EPAS 2023-2025, Volume I, p. 3.4.3.1).

Sulla scorta della citata Opinion, la Commissione Europea ha adottato un pacchetto normativo contenuto nel **regolamento (UE) 2024/1111 del 10 aprile 2024 sugli aeromobili (VTOL)** che mette in atto le regole finali per

il lancio della Innovative Air mobility (IAM), ricompresa nella EU Sustainable and smart mobility strategy, per formare un quadro normativo completo e specifico che intende garantire la conduzione delle operazioni con tali mezzi aerei in condizioni di sicurezza (safety), riducendo al minimo i rischi per i passeggeri, l'equipaggio e il pubblico.

Per quel che interessa l'ordinamento italiano **il 12 giugno 2024 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha pubblicato il primo Regolamento**, a livello nazionale, contenente la disciplina delle operazioni di volo con i Vertical takeoff and landing Capable Aircraft (VCA) introducendo i requisiti per la costruzione e l'esercizio dei vertiporti e che costituisce una delle prime normative a livello mondiale e la prima legislazione statale a livello europeo che integra il quadro comunitario sulla citata IAM.

In particolare il suddetto regolamento rientra nel Piano Strategico Nazionale (2021-2030) adottato dall'Enac per lo sviluppo della mobilità aerea avanzata (AAM) che prevede, tra le diverse applicazioni, l'effettuazione dei servizi air taxi con mezzi aerei del tutto inediti a capacità di decollo e atterraggio verticale, per lo più a propulsione elettrica.

Di fronte a tale normativa non si deve trascurare il fatto che alla stregua delle problematiche sollevate per l'implementazione dei Unmanned Aircraft System (UAS) anche nei confronti dei VTOL è comunque necessario affrontare le analoghe difficoltà inerenti, inter alia, alla protezione, alla privacy, all'ambiente, a ulteriori questioni di safety e alla diffusione del rumore.

Un aspetto aggiuntivo di cui dar conto riguarda il settore delle assicurazioni aeronautiche destinato evidentemente a un processo di inevitabile espansione delle

* Istruttore Security ENAC; Independent Expert CE



polizze, legato al trasporto passeggeri con mezzi a tecnologia VTOL, che dovrà contemplare (secondo l'art. 54 del suddetto regolamento dell'ENAC) **massimali** non inferiori ai parametri minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del Regolamento (CE) 785/2004 adottati giustappunto per gli UAS.

Per quanto attiene infine alla **security** connessa ai VTOL, il regolamento citato dell'ENAC (art 44) prevede che ai vertiporti si debbano applicare le disposizioni del programma di sicurezza dell'aviazione civile (distinto in parte A ed. 3 emendamento 1 del 7/11/2023 in vigore dal 15 gennaio 2024 e in parte B ed. 3, emendamento 1 del 26 febbraio 2024) che promana direttamente dalla legislazione europea di settore.

A tal proposito, ricade sul **gestore del vertiporto** l'obbligo di elaborare il "Programma per la Sicurezza" dell'aeroporto che raccoglie le misure di security individuate mediante specifico risk assessment ed attuate mediante conseguente risk management, nonché la responsabilità di applicare le misure stesse e, segnatamente, di impedire l'accesso non autorizzato alle infrastrutture di volo, alle installazioni soggette a pericolo di esplosione o incendio e ad ogni altra area del vertiporto non altrimenti controllata dall'operatore VCA, mediante l'utilizzo di personale di sicurezza, sistemi di sorveglianza, barriere fisiche o altri mezzi.

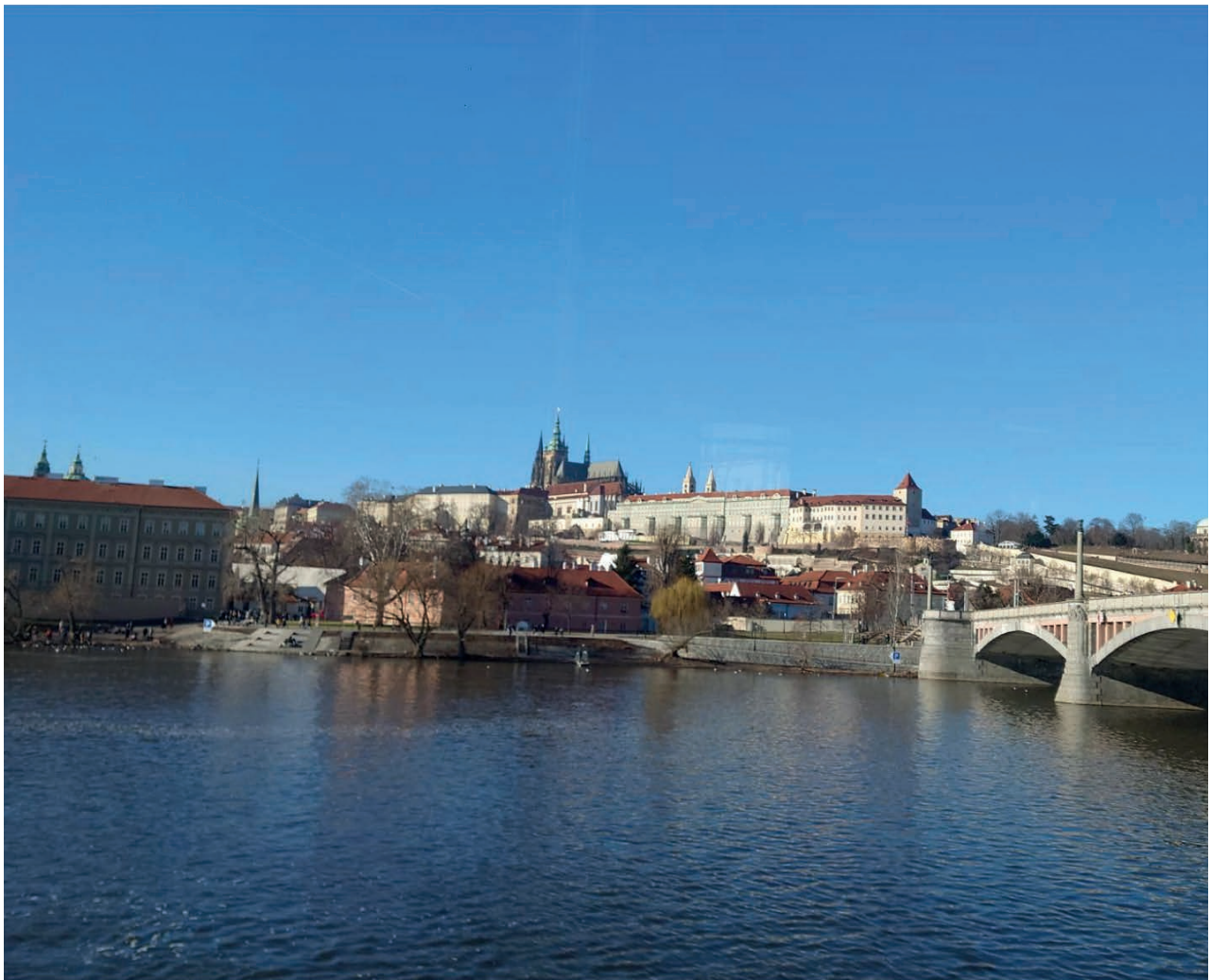


IUAI Members' Conference 2025

Praga, 3-5 giugno 2025



la Redazione



In 2025 the Union will be holding its **Members Conference in the Beautiful City of Prague**, the Capital of the Czech Republic.

The Members Conference will provide the usual mix of technical workshops and presentations formulated by the various Study Groups to provide you with the most up to date and relevant information on the topics and challenges facing our Membership and the wider

aerospace industry. Presenters from both within the Union's Membership, and drawn from relevant external industry sectors, will provide three days of technical presentations alongside the usual social programme, organised to allow delegates to network, renew business relationships and meet old and new friends against the stunning backdrop of the Historic City of Prague.

Costituita nel 1934, l'Unione Internazionale delle Assicurazioni Aerospaziali (IUIA) rappresenta gli interessi del settore assicurativo e riassicurativo aerospaziale sul piano internazionale, aggregando 66 entità, tra cui assicuratori, riassicuratori e associazioni provenienti da 28 paesi diversi - si stima che circa il 90% della copertura assicurativa aerospaziale mondiale sia sottoscritta dai membri IUIA, che insieme forniscono copertura per ogni aspetto del business Aviation.

L'associazione fornisce aggiornamenti sulle coperture Aviation, i clausolari, e al suo interno sono costituiti gruppi di studio.

L'ANIA è membro da oltre 15 anni.

La Complessità delle Operazioni di Handling e l'importanza dello Standard Ground Handling Agreement

Emanuele Olivetti*

Le operazioni di handling a terra sono un aspetto cruciale e complesso dell'industria aeronautica, che richiede una coordinazione precisa e chiara tra i vari membri della galassia aeroportuale. Queste operazioni, che comprendono una serie di servizi forniti agli aeromobili mentre sono a terra, sono fondamentali per garantire la continuità delle operazioni di volo.

Servizi di Handling a Terra

Le operazioni di handling a terra includono una vasta gamma di servizi, tra cui:

- Servizi ai passeggeri (Gate e Check-in)
- Servizi di carico e gestione bagagli
- Servizi di manutenzione
- Servizi di pulizia della cabina
- Catering
- Servizi di rampa (traino, carico merci e bagagli, rifornimento, scale passeggeri)
- Servizi di biglietteria
- Servizi di Lost & Found
- Operazioni di lounge
- Controllo del carico

- Gestione dell'equipaggio di volo
- De-icing

Sfide e Complessità

Le operazioni di handling a terra sono complesse e richiedono una precisa orchestrazione di molte attività in un'area confinata e in un breve periodo di tempo. La precisione e la sicurezza dipendono da quanto bene i vari membri del personale di handling a terra lavorano insieme. Purtroppo, i danni agli aeromobili a terra quando si verificano possono influenzare molto negativamente la continuità delle operazioni.

Secondo l'International Air Transport Association (IATA), migliorare la sicurezza e ridurre i danni agli aeromobili e ai veicoli di terra potrebbe far risparmiare all'industria aeronautica circa 4 miliardi di dollari all'anno. Tuttavia, gli incidenti di handling a terra continuano a crescere a livello mondiale, causando infortuni al personale e danni agli aeromobili e alle infrastrutture aeroportuali.

Riduzione dei Danni e Miglioramento della Sicurezza

La riduzione dei danni nelle operazioni di handling a terra può essere ottenuta attraverso vari interventi:

* Aviation Senior Underwriter, Generali GC&C Italia, membro dello Study Group IUIA "Airlines".



- Riduzione della congestione negli aeroporti.
- Miglioramento delle operazioni di rampa attraverso sforzi congiunti di tutte le parti coinvolte nella sicurezza aeroportuale.
- Espansione e miglioramento dei programmi di sicurezza e formazione, inclusi i programmi di manutenzione preventiva delle attrezzature di supporto a terra (GSE).
- Salvaguardia del fattore umano con un focus sulla maggiore fidelizzazione dei dipendenti.

Lo Standard Ground Handling Agreement (SGHA)

In questo contesto complesso, lo *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* è stato progettato per facilitare la stipula e la risoluzione di eventuali problematiche circa gli accordi di handling. Quale parte del più ampio Handling-Manual, l'*SGHA* è diventato uno standard comune adottato da compagnie aeree e handler per i servizi a terra. Introdotto nel 1993 e aggiornato ogni cinque anni, l'ultima versione risale al 2023.

Una delle clausole più importanti dell'*SGHA* è quella relativa alla responsabilità e agli indennizzi (art. 8). Questo articolo limita la responsabilità dell'handler ai danni diretti agli aeromobili, mentre per altri tipi di perdite, incluse quelle consequenziali, la compagnia aerea deve dimostrare che l'handler ha causato la perdita con dolo o colpa grave.

Perdite Dirette vs. Perdite Consequenziali

La distinzione tra perdite dirette e perdite consequenziali è cruciale. Le perdite dirette includono costi immediati come parti, forniture e manodopera, mentre le perdite consequenziali, che possono essere molto più elevate, comprendono la perdita di ricavi o profitti, il costo di rimpatrio di passeggeri ed equipaggio e il costo di noleggio di un aeromobile sostitutivo.

Secondo il capitolo 660 del Manuale di Handling Aeroportuale, le perdite dirette includono:

- Costi di manodopera per personale qualificato e non qualificato.
- Costi dei materiali.
- Spese di gestione per tutte le parti e i materiali utilizzati per la riparazione, nonché trasporto, stoccaggio e dogana.
- Costi finanziari dell'aeromobile mentre l'aeromobile è fuori servizio.
- Costi di leasing temporaneo delle parti di ricambio dell'aeromobile.
- Costi di trasferimento per l'aeromobile danneggiato.
- Costi di parcheggio, spese di gestione per i servizi di sicurezza.
- Costi esterni di indagine/amministrazione dei sinistri.

Le perdite consequenziali, invece, includono:

- Costi relativi a passeggeri ed equipaggio in relazione all'aeromobile danneggiato sostenuti entro 72 ore dall'evento.
- Compensazione associata alla perdita di ricavi in relazione ai passeggeri, cargo, posta, ecc.
- Costi interni di indagine/amministrazione dei sinistri.
- Ritardo dei servizi.
- Costi di ritardo di altri voli operati dal velivolo danneggiato, inclusi sub-charter.
- Perdita di carico prioritario a causa del cambio di aeromobile.
- Costi di catering.
- Cambi e riprogrammazione dell'equipaggio.



Evoluzione degli Accordi di Handling

Negli ultimi anni, le discussioni tra handler e compagnie aeree si sono concentrate sulla clausola di responsabilità ed indennizzo dei contratti di handling. Le compagnie aeree, a causa della crisi economica, sono diventate più inclini a recuperare gli indennizzi dei danni causati agli aeromobili, inclusi quelli consequenziali. Questo ha portato a una revisione degli accordi standard, con un aumento delle eccezioni all'art. 8 dell'*SGHA*.

Esempi di Clausole di Responsabilità (ri)negoziate

Negli ultimi anni, le compagnie aeree e i fornitori di servizi di handling a terra (GSP) hanno negoziato clausole di responsabilità più dettagliate. Ecco alcuni esempi:

- Inclusionione dei Danni Consequenziali in Caso di Negligenza: l'handler è responsabile per i danni consequenziali derivanti da negligenza, con un limite di 1,5 milioni di dollari.
- Rimozione del Riferimento alla Franchigia della Polizza Hull: la responsabilità dell'Handler non è più limitata alla franchigia della polizza *Hull-All-Risks* della compagnia aerea, ma è fissata a 1,5 milioni di dollari per tutti i tipi di aeromobili.
- Danni Consequenziali Predeterminati: gli importi dei danni consequenziali sono predeterminati e basati sul tempo in cui l'aeromobile è fuori servizio, facilitando il processo di risarcimento.

- Inclusionione Equa di Perdite Dirette e Consequenziali: l'handler è responsabile sia per le perdite dirette che per quelle consequenziali, con una copertura assicurativa di almeno 1,5 milioni di dollari.
- Responsabilità più Ampia dell'Handler: l'handler è responsabile per una vasta gamma di danni, inclusi quelli derivanti da negligenza, cattiva condotta intenzionale e violazione contrattuale, richiedendo quindi maggiore attenzione alla prevenzione dei rischi.

Conclusioni

L'art. 8.5 dello *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* è ancora adeguato? La risposta a questa domanda varia a seconda della prospettiva considerata.

Dal punto di vista degli handler (Ground Service Providers- GSPs):

Vantaggi: gli handler possono beneficiare del wording a loro favorevole circa la responsabilità e gli indennizzi così come riportato nel corrispondente art. 8.5 dello *SGHA*. Questo articolo limita la loro responsabilità ai danni diretti agli aeromobili, riducendo così il rischio finanziario associato a perdite consequenziali. Inoltre, la limitazione della responsabilità consente agli handler di mantenere bassi i costi delle polizze assicurative, il che a sua volta può tradursi in costi operativi più bassi per le compagnie aeree.

Sicurezza: la limitazione della responsabilità può incentivare gli handler a investire in programmi di formazione e sicurezza, poiché la loro esposizione finanziaria è limi-

tata ai danni diretti. Questo può contribuire a migliorare la sicurezza complessiva delle operazioni di handling a terra.

Dal punto di vista delle compagnie aeree:

Recupero delle Perdite: le compagnie aeree ritengono l'art. 8.5 non del tutto adeguato, poiché limita la loro capacità di recuperare le perdite consequenziali derivanti da danni agli aeromobili. Le perdite consequenziali, come la perdita di ricavi o il costo di noleggio di un aeromobile sostitutivo, possono essere significativamente più elevate rispetto ai danni diretti.

Necessità di Maggiore Protezione: le compagnie aeree preferirebbero quindi una revisione dell'art. 8.5 per includere una maggiore protezione contro le perdite consequenziali. Questo potrebbe comportare la negoziazione di clausole di responsabilità più estese nei contratti di handling, che includano la copertura delle perdite consequenziali in caso di negligenza dell'handler.

Pressione sui Costi: a causa delle difficoltà economiche, le compagnie aeree sono sotto pressione per mantenere bassi i costi operativi. L'incapacità di recuperare le perdite consequenziali dagli handler potrebbe portare a una maggiore pressione sui sottoscrittori Aviation per ridurre i costi delle polizze assicurative.

Implicazioni per i Sottoscrittori

Underwriter degli Handler: gli assicuratori che coprono gli handler potrebbero preferire mantenere l'art. 8.5 nella sua forma attuale, poiché limita la responsabilità degli handler e riduce il rischio di richieste di risarcimento elevate.

Underwriter delle Compagnie Aeree: gli assicuratori delle compagnie aeree potrebbero invece accogliere con favore una revisione dell'art. 8.5 che estenda la responsabilità degli handler alle perdite consequenziali. Questo potrebbe migliorare la protezione delle compagnie aeree e ridurre il rischio di perdite finanziarie significative in caso di danni agli aeromobili.

Prospettive Future

Revisione degli Accordi: la crescente complessità delle operazioni di handling a terra e l'aumento delle richieste di risarcimento per danni agli aeromobili potrebbero portare a una revisione dello *Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*. Le compagnie aeree e gli handler potrebbero negoziare clausole di responsabilità più dettagliate e specifiche.

Collaborazione e Sicurezza: un maggiore focus sulla collaborazione tra compagnie aeree e handler, insieme a investimenti in programmi di sicurezza e formazione, potrebbe contribuire a ridurre il numero di incidenti di handling e migliorare la sicurezza complessiva delle operazioni aeroportuali.

In conclusione, mentre l'art. 8.5 dello *SGHA* offre vantaggi significativi agli handler limitando la loro responsabilità, le compagnie aeree potrebbero richiedere una maggiore protezione contro le perdite consequenziali. La revisione degli accordi di handling e un maggiore focus sulla sicurezza e sulla collaborazione potrebbero rappresentare la strada da seguire per affrontare le sfide future dell'industria aeronautica.



L'impatto dei programmi sanzionatori europei sul mondo assicurativo

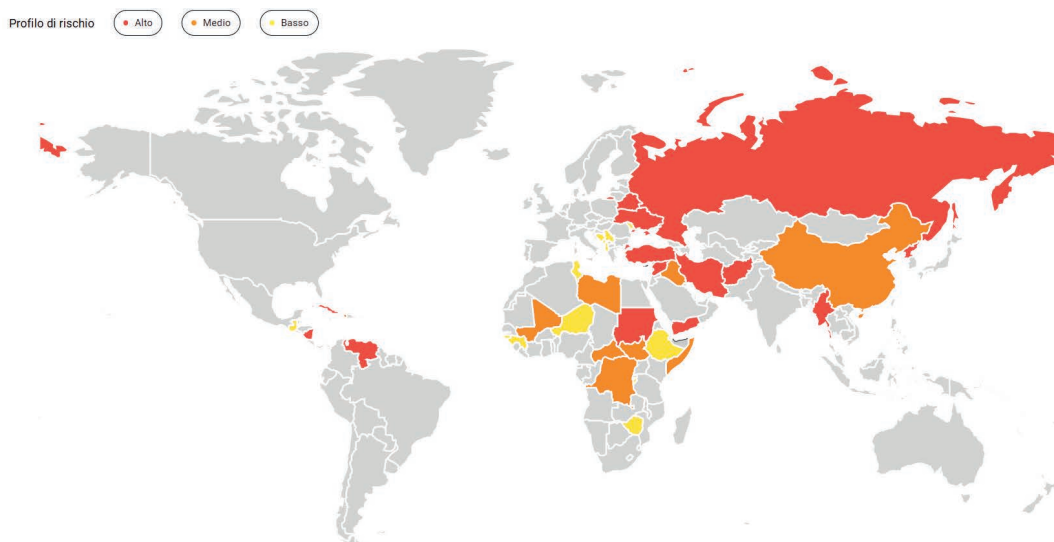
Zeno Poggi*

Introduzione

È oramai noto che il sistema delle sanzioni e delle misure restrittive costituiscono da tempo un elemento costante del commercio internazionale sia per gli operatori economici, sia per gli istituti finanziari e il settore assicurativo.

Al mondo si contano oggi circa 200 programmi sanzionatori applicati dalle principali autorità, in primis Unione Europea e Stati Uniti, verso una quarantina di paesi in base al profilo di rischio e sono quasi 40.000 i soggetti inseriti nelle black list internazionali.

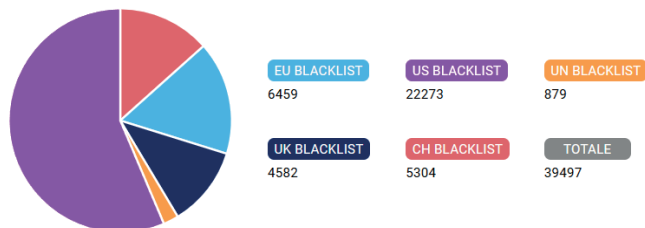
Figura 1: Global Risk Map



Fonte: elaborazione di AWOS

Figura 2: numero dei soggetti inseriti nelle blacklist internazionali

Ultimo aggiornamento - 10 Dec 2024 23:00



Fonte: ECP – Export Controls Platform

Le sanzioni economiche e finanziarie sono utilizzate dall'Unione Europea come strumenti essenziali della politica estera e di sicurezza comune (PESC) in un approccio politico integrato e globale comprendente il dialogo politico, sforzi complementari e il ricorso ad altri strumenti.

Gli obiettivi fondamentali nell'adozione delle sanzioni sono:

- **salvaguardare** i valori, gli interessi fondamentali e la sicurezza dell'Unione Europea;
- **preservare** la pace;
- **consolidare** e sostenere la democrazia, lo stato di diritto, i diritti umani e i principi di diritto internazionale;
- **prevenire** i conflitti e rafforzare la sicurezza internazionale.

* Presidente di AWOS- A World of Sanctions



I programmi sanzionatori, quindi, intendono indurre un cambiamento della politica o nella condotta del soggetto/governo cui sono dirette, al fine di promuovere gli obiettivi della politica estera dell'Unione Europea e i principi di diritti riconosciuti dalla comunità internazionale.

Caratteristiche delle sanzioni dell'Unione Europea

Le sanzioni imposte dall'Unione Europea sono elaborate in modo tale da ridurre al minimo le conseguenze negative per chi non è responsabile delle politiche o azioni che hanno portato all'adozione delle sanzioni.

Per tale motivo vengono chiamate anche sanzioni mirate o "Smart Sanctions".

Le sanzioni possono suddividersi in sanzioni diplomatiche e sanzioni in senso stretto.

Le sanzioni diplomatiche comprendono i provvedimenti come l'interruzione delle relazioni diplomatiche con il paese in questione o il richiamo coordinato dei rappresentanti diplomatici dell'UE e dei suoi Stati membri.

Con sanzioni in senso stretto si intendono, invece, tutte quelle sanzioni che trovano base giuridica per poter essere emanate all'interno del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e il Trattato dell'Unione Europea (TUE). Molte decisioni che hanno portato all'emanazioni di sanzioni nei confronti di specifici Paesi hanno avuto una doppia procedura:

- sulla base di una proposta dell'Alto rappresentante dell'Unione Europea, il Consiglio dell'Unione adotta una decisione ai sensi dell'art. 29 del TUE, secondo cui *"Il Consiglio adotta decisioni che definiscono la posizione dell'Unione su una questione particolare di natura geografica o tematica. Gli Stati membri provvedono affinché le loro politiche nazionali siano conformi alle posizioni dell'Unione"*. Tale decisione è adottata all'unanimità.
- contemporaneamente il Consiglio adotta a maggioranza qualificata un regolamento¹ con disposizioni dettagliate per l'attuazione degli aspetti economici e finanziari di tali decisioni (es. restrizioni all'importazione/esportazione e congelamento dei beni), questa volta

su proposta congiunta dell'Alto rappresentante e della Commissione Europea.

Pertanto, le decisioni relative alle sanzioni sono adottate dal Consiglio dell'Unione Europea per consenso, sulla base delle proposte dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e la Politica di Sicurezza e previa discussione in seno ai pertinenti gruppi di lavoro del Consiglio.

Se la decisione del Consiglio include il congelamento dei beni, ovvero, altri tipi di misure economiche o sanzioni finanziarie deve essere adottato, insieme alla decisione, un regolamento del Consiglio. La decisione e il relativo regolamento solitamente vengono adottati contemporaneamente, in tale modo entrambi gli atti producono gli effetti giuridici dallo stesso momento.

I programmi sanzionatori e il mondo assicurativo

Anche le imprese di assicurazione e gli intermediari assicurativi sono obbligati al rispetto delle misure restrittive adottate a livello europeo e ratificate a livello nazionale. Tali misure sono disposte dai regolamenti europei concernenti programmi sanzionatori nei confronti di singoli paesi oppure regolamenti europei emanati per il contrasto al terrorismo. Le sanzioni contenute all'interno dei regolamenti sono rivolte nei confronti di soggetti designati o listati e concernono il congelamento dei fondi e delle risorse economiche.

A livello nazionale tali misure, impiegate anche per contrastare l'attività dei Paesi che minacciano la pace e la sicurezza internazionale, trovano fondamento normativo nel D.Lgs. n. 109 del 2007².

Con congelamento di fondi si intende il blocco dei trasferimenti, bonifici, alterazioni, utilizzi o operazioni relative alle risorse finanziarie che integrano il fondo. Il congelamento dei beni patrimoniali non finanziari ("risorse economiche") consiste nel blocco preventivo della loro utilizzazione ai fini di ottenere fondi, beni o servizi in qualsiasi modo, compresi tra l'altro la vendita, l'affitto e le ipoteche.

Il divieto mira, quindi, a precludere qualunque operazio-

¹ Articolo 215 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea "1. Quando una decisione adottata conformemente al capo 2 del titolo V del trattato sull'Unione europea prevede l'interruzione o la riduzione, totale o parziale, delle relazioni economiche e finanziarie con uno o più paesi terzi, il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta congiunta dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza e della Commissione, adotta le misure necessarie. Esso ne informa il Parlamento europeo.

Quando una decisione adottata conformemente al capo 2 del titolo V del trattato sull'Unione europea lo prevede, il Consiglio può adottare, secondo la procedura di cui al paragrafo 1, misure restrittive nei confronti di persone fisiche o giuridiche, di gruppi o di entità non statali.

Gli atti di cui al presente articolo contengono le necessarie disposizioni sulle garanzie giuridiche".
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2007-06-22;109!vig=>

² <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2007-06-22;109!vig=>



ne foriera di “proventi” che possano essere nuovamente investiti. Si tratta di una speciale misura praeter delictum, suscettibile di applicazione in virtù del mero inserimento del nominativo del titolare dei beni nelle liste del Regolamento unionale.

Proprio per tali motivi, il 26 luglio 2024 l'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni (IVASS) ha ribadito l'importanza di rispettare le misure restrittive adottate dall'Unione Europea in risposta all'aggressione militare russa in Ucraina, nello specifico ha rammentato che **“tutte le imprese di assicurazione e tutti gli intermediari assicurativi (incluse le sedi secondarie in Italia di imprese e intermediari esteri) - anche se operano soltanto nei rami Danni - sono tenuti a mettere in atto procedure e controlli necessari per individuare i fondi e le risorse economiche”³ oggetto di congelamento, monitorando costantemente innanzitutto l'aggiornamento della lista dei soggetti a carico dei quali vengono applicate misure restrittive”⁴.**

L'IVASS prende ad esempio i Regolamenti sanzionatori europei adottati nei confronti della Russia. Per quanto concerne lo specifico caso, il Regolamento (UE) n. 833/2014 definisce l'assicurazione e la riassicurazione fra i servizi di finanziamento o assistenza finanziaria vietati nel caso di esportazione di specifici prodotti verso la Federazione Russa.

Nello specifico, per servizi di finanziamento o assistenza finanziaria si intendono **“qualsiasi azione, a prescindere dal mezzo specifico prescelto, con cui la persona, l'entità o l'organismo interessato eroga o si impegna a erogare, condizionatamente o incondizionatamente, fondi propri o risorse economiche proprie, compresi, a titolo non eshaustivo, sovvenzioni, prestiti, garanzie, cauzioni, obbligazioni, lettere di credito, crediti fornitore, crediti acquirente, anticipi all'importazione o all'esportazione e tutti i tipi di assicurazione e riassicurazione, inclusa l'assicurazione del credito all'esportazione. Pagamenti e termini e condizioni di pagamento dei prezzi concordati per beni o ser-**

vizi, effettuati in linea con la normale prassi commerciale, non costituiscono finanziamenti o assistenza finanziaria”. Mentre il Regolamento (UE) n. 269/2014 che riguarda principalmente i soggetti designati disciplina che le entità e gli organismi, e quindi anche le assicurazioni e intermediari assicurativi **“trasmettono immediatamente qualsiasi informazione atta a favorire l'attuazione del regolamento, quali:**

- le informazioni relative ai fondi e alle risorse economiche congelati a norma del presente regolamento o le informazioni detenute circa i fondi e le risorse economiche nel territorio dell'Unione appartenenti, posseduti, detenuti o controllati da persone fisiche o giuridiche, entità o organismi elencati nell'allegato I e che la persona fisica o giuridica, l'entità o l'organismo vincolata a un obbligo in tal senso non ha trattato come congelati, all'autorità competente dello Stato membro in cui sono residenti o situati, entro due settimane dall'acquisizione di queste informazioni;

- le informazioni detenute circa i fondi e le risorse economiche nel territorio dell'Unione appartenenti, posseduti, detenuti o controllati da persone fisiche o giuridiche, entità o organismi elencati nell'allegato I per i quali, nelle due settimane precedenti l'inserimento della persona fisica o giuridica, dell'entità o dell'organismo nell'elenco dell'allegato I, è stata registrata una manovra di spostamento, trasferimento, alterazione, utilizzo, accesso o gestione di cui all'articolo 1, lettera e), o lettera f), all'autorità competente dello Stato membro in cui sono residenti o situati, entro due settimane dall'acquisizione di queste informazioni; e

b) collaborano con l'autorità competente alla verifica di tali informazioni”⁵.

A livello nazionale tali informazioni devono essere trasmesse all'Unità di Informazioni Finanziaria per l'Italia (UIF)⁶.

A fronte dei casi citati nelle righe precedenti si evince

³ Con fondi si intendono **“tutte le attività e i benefici finanziari di qualsiasi natura, compresi, ma si tratta di un elenco non limitativo:**

i) i contanti, gli assegni, le cambiali, i vaglia postali e gli altri strumenti di pagamento;

ii) i depositi presso istituti finanziari o altre entità, i saldi sui conti, i debiti e gli obblighi;

iii) i titoli negoziati a livello pubblico e privato e i prestiti obbligazionari, comprese le azioni, i certificati azionari, le obbligazioni, i pagherò, i warrant, le obbligazioni ipotecarie e i contratti finanziari derivati;

iv) gli interessi, i dividendi o altri redditi generati dalle attività;

v) il credito, il diritto di compensazione, le garanzie, le fidejussioni o altri impegni finanziari;

vi) le lettere di credito, le polizze di carico e gli atti di cessione, e

vii) i documenti da cui risulti un interesse riguardante capitali o risorse finanziarie”.

Con risorse economiche si intendono **“le attività di qualsiasi tipo, tangibili o intangibili, mobili o immobili, che non sono fondi ma che possono essere utilizzate per ottenere fondi, beni o servizi”.**

⁴ Prot. N° 0179600/24 del 26/07/2024, dell'IVASS (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni).

Link: https://www.ivass.it/normativa/nazionale/secondaria-ivass/lettere/2024/lm-26-07-2024/Lettera_al_mercato_del_26_07_2024.pdf

⁵ Regolamento (UE) n. 269/2014 e successive integrazioni e modifiche. Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02014R0269-20240914>

⁶ Unità di intelligence italiana con funzioni di contrasto del riciclaggio e del finanziamento al terrorismo, istituita ai sensi del D.Lgs. n. 231/2007.



che, le assicurazioni e gli intermediari assicurativi devono effettuare le debite verifiche soggettive (*due diligence*) riguardanti i propri clienti e le operazioni realizzate, in quanto essi stessi potrebbero essere sanzionati ai sensi dei regolamenti europei o misure sanzionatorie in costante aggiornamento e modifica.

L'obbligo di *due diligence* e l'implementazione di strumenti per la compliance nei confronti delle assicurazioni è imposto, inoltre, dalle misure sanzionatorie statunitensi. Tali misure impattano in maniera rilevante l'operatività nel settore assicurativo italiano e più in generale europeo, attraverso le c.d. *Secondary Sanctions*⁷. Ai fini esemplificativi, si citano le misure sanzionatorie verso la Russia, nello specifico l'Executive Order 14114, ai sensi del quale il Presidente degli Stati Uniti ha il potere di designare/listare istituzioni finanziarie anche extra U.S.

Tra le "*Foreign financial institution*" nei confronti delle quali si applica l'Executive Order 14114, che modifica il precedente 14024, sono ricomprese le insurance companies.

Riguardo la complessa rete sanzionatoria statunitense nei confronti della Russia, gli Stati Uniti hanno pubblicato, nel corso degli anni, diverse linee guida rivolte sia alle compagnie statunitensi, che quelle estere. Il più recente è stato l'*Updated Guidance for Foreign Financial Institutions on OFAC Sanctions Authorities Targeting Support to Russia's Military-Industrial Base*⁸ del 12 giugno 2024, a cui è seguito l'*OFAC Alert - Russian Attempts to Evade Sanctions Using New Overseas Branches and Subsidiaries*⁹, secondo il quale qualsiasi istituto finanziario straniero che intraprenda rapporti con filiali o sussidiarie di istituti finanziari russi, incluse attività quali mantenere conti, fornire altri servizi finanziari, l'elaborazione di pagamenti e le assicurazioni, deve essere consapevole dei rischi significativi legati alle sanzioni previste nel caso in cui si faciliti l'elusione della normativa sanzionatoria statunitense.

Fra i casi relativi l'applicazione delle sanzioni USA, si può citare quello relativo alla *Privilege Underwriters Reciprocal Exchange* («PURE»), che alla fine del 2023 è stata

sanzionata per 39 potenziali violazioni delle misure restrittive USA nei confronti dei territori della Crimea. In particolare, la società prestava servizi assicurativi a una compagnia stabilita a Panama, ma detenuta da Viktor Vekselberg, soggetto designato USA.

Strumenti di compliance per la prevenzione del rischio

In questi anni, diversi soggetti del panorama del commercio internazionale (es. banche, istituti finanziari, imprese) si sono dotati di strumenti di compliance per poter operare correttamente e ridurre al minimo il rischio di incorrere in sanzione.

Lo strumento di compliance più completo è il Programma Interno di Conformità, disciplinato dalla Commissione europea attraverso la Raccomandazione n. 1318/2019 che consente di creare procedure interne al fine di controllare tutte le operazioni con l'estero e ridurre al minimo il rischio sanzionatorio.

Recentemente, tali programmi sono stati oggetto di analisi e impiego da parte dell'Autorità Bancaria Europea che ha creato delle linee guida per l'applicazione di procedure e policies interne nei confronti delle banche, obbligandole a conformarsi entro il 30 dicembre 2025¹⁰.

Altri strumenti di compliance riguardano la possibilità per le aziende di effettuare delle due diligence rafforzate e inserire all'interno dei propri contratti, nel caso specifico introdurre all'interno delle polizze assicurative delle Sanctions Clauses.

Sebbene non esistano delle istruzioni genericamente valide per la realizzazione di una *due diligence rafforzata*, la Guida per gli operatori UE: implementazione della due diligence rafforzata per prevenire l'elusione delle sanzioni russe¹¹ specifica che i modelli da realizzare dipendono dalle specificità aziendali e dalla relativa esposizione al rischio.

Mentre per quanto riguarda le Sanction Clauses, esse sono delle pattuizioni contrattuali che possono avere forme diverse e rispondono alla ratio concernente la

⁷ Le "secondary sanctions" sono sanzioni extraterritoriali che le Autorità statunitensi possono comminare nei confronti di individui ed entità non statunitensi ("Non US-persons") ritenuti responsabili della violazione di un programma sanzionatorio, anche in assenza di connessioni societarie e/o di controllo da parte di soggetti statunitensi e del mancato coinvolgimento di prodotti di origine statunitense o che includono componenti di origine statunitense. Queste sanzioni hanno quindi lo scopo di dissuadere le Non US-persons dall'intraprendere determinate transazioni che potrebbero essere contrarie alla legislazione degli Stati Uniti, alla sua sicurezza nazionale e ai relativi interessi di politica estera.

⁸ <https://ofac.treasury.gov/media/932436/download?inline>

⁹ <https://ofac.treasury.gov/media/933146/download?inline>

¹⁰ <https://www.eba.europa.eu/publications-and-media/press-releases/eba-issues-final-guidance-internal-policies-procedures-and-controls-ensure-implementation-union-and>

¹¹ https://finance.ec.europa.eu/document/download/3c86c9a8-f09e-4092-ab8c-a9e678df1494_en?filename=guidance-eu-operators-russia-sanctions-circumvention_en.pdf



possibilità che una parte possa eccepire il rispetto della clausola per non proseguire con azioni che, seppur determinate contrattualmente, porterebbero la stessa a violare la disciplina in materia di sanzioni o a eluderle.

Le Sanction Clauses sono state oggetto di studio anche dell'ordinamento inglese che ha stabilito nel 2010 La "Sanction Limitation and Exclusion Clauses", secondo la quale il mercato inglese regola le modalità con cui operano le coperture assicurative per prevenire la violazione di divieti e limitazioni introdotti con tali sanzioni.

Un esempio di Sanction Clauses che possono essere inserite all'interno delle polizze assicurative è la Clausola Cargo "No (re)insurance shall be deemed to provide cover and no (re)insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union United Kingdom or United States of America".

Le Sanctions Clauses sono state definite anche dall'Unione Europea dalla *Sanctions Guidelines - update*¹² pubblicata nel 2018 dal Comitato permanente del Consiglio. Le due clausole inserite all'interno delle linee guida sono, la Clausola di non responsabilità¹³ e la Clausola di non rivendicazione¹⁴, di cui le linee guida danno un esempio di testo e che possono essere inserite all'interno delle polizze assicurative.

Tuttavia, le Sanction clauses non sono state esenti di interpretazioni e criticità da parte delle autorità giudiziarie.

I meccanismi di funzionamento di tali clausole sono stati oggetto della decisione della *High Court* inglese nel caso *Mamancochet v. Aegis Managing Agency Limited*¹⁵ e altri del 2018 in cui era stato sottratto un carico di acciaio di proprietà della società Mamancochet. Nei confronti della richiesta della parte attrice del pagamento dell'indennizzo assicurativo gli assicuratori hanno sostenuto la tesi secondo cui il pagamento dell'indennizzo assicurativo li esponeva al rischio di violazione delle sanzioni e tale circostanza era sufficiente a far scattare la sanction clause, inserita all'interno del contratto assicurativo.

Per la prima volta la corte ha operato una distinzione fra l'esposizione concreta ad una sanzione o ad un rischio di sanzione. In questo caso, ciò che viene coperto dalla clausola pattizia è il concreto incorrere in sanzione nel caso di adempimento contrattuale da parte dell'assicurazione.

Altro esempio che coinvolge soggetti sanzionati è quello di Havila Capella. La Havila Capella è una nave norvegese facente parte della flotta Havila Kystruten, società norvegese. Tale società in base a contratti di noleggio a lungo termine con la società finanziaria russa GTLK, si è trovata nell'impossibilità di fornire copertura assicurativa per la nave Havila Capella dopo il listing della finanziaria russa GTLK.

Tali casi mostrano come l'inserimento delle clausole all'interno dei contratti - assieme alle altre misure di compliance - sia uno dei rimedi efficaci per una corretta prevenzione del rischio sanzionatorio.

¹² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5664-2018-INIT/en/pdf>

¹³ Esempio di testo all'interno delle linee guida "Il congelamento di fondi e risorse economiche, o il rifiuto di rendere disponibili fondi o risorse economiche, se effettuato in buona fede sulla base del fatto che tale azione è conforme al presente regolamento, non comporta alcun genere di responsabilità per la persona fisica o giuridica, l'entità o l'organismo che lo attua, né per i suoi direttori o dipendenti, a meno che non si dimostri che i fondi e le risorse economiche sono stati congelati o trattenuti in seguito a negligenza. Le azioni delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi non comportano alcun genere di responsabilità se esse non sapevano, e non avevano alcun motivo ragionevole di sospettare, che le loro azioni avrebbero violato le misure stabilite nel presente regolamento".

¹⁴ Esempio di testo all'interno delle linee guida

1. Non saranno soddisfatte le richieste di indennizzo in relazione a contratti o transazioni sulla cui esecuzione abbiano inciso, direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, le misure istituite ai sensi del presente regolamento, comprese le richieste di indennizzo o qualsiasi altra richiesta di questo tipo, come le richieste di risarcimento o di garanzia, in particolare le richieste di proroga o di pagamento di una cauzione, di una garanzia o di un'indennità, in particolare di una garanzia finanziaria o di un'indennità finanziaria, indipendentemente dalla loro forma, se presentate da:
 - (a) persone, entità o organismi designati elencati negli allegati X, Y o Z
 - (b) qualsiasi altra persona, entità o organismo del xxx, compreso il xxxx.
 - (c) qualsiasi persona, entità o organismo che agisca attraverso o per conto di una delle persone, entità o organismi di cui alle lettere a) o b).
2. In qualsiasi procedimento per l'esecuzione di un credito, l'onere di provare che il soddisfacimento del credito non è vietato dal paragrafo 1 spetta alla persona che chiede l'esecuzione di tale credito.
3. Il presente articolo non pregiudica il diritto delle persone, delle entità e degli organismi di cui al paragrafo 1 di esercitare un controllo giurisdizionale sulla legittimità dell'inadempimento degli obblighi contrattuali in conformità al presente regolamento."

¹⁵ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2018/10/Mamancochet-v-Aegis-Case-Summary.pdf>



L'underwater: sfide e opportunità tra estrazione mineraria e cavi sottomarini

Ugo Salerno*

L'underwater rappresenta una delle frontiere più affascinanti e complesse dell'innovazione tecnologica. Questo settore copre un vasto ambito di applicazioni che spaziano dall'estrazione mineraria marina all'industria dei cavi sottomarini, che trasportano dati e/o energia. L'estrazione mineraria e l'industria dei cavi rivestono un ruolo cruciale nell'accelerare la transizione energetica; tuttavia, pongono sfide significative in termini di sostenibilità ambientale e regolamentazione internazionale.

Estrazione mineraria marina

Con estrazione mineraria marina si intende il processo di recupero di minerali dal fondo oceanico, un ambito che sta acquisendo sempre maggiore rilevanza per via della crescente richiesta di risorse critiche necessarie per la transizione energetica. Difatti, metalli come nichel, rame, cobalto, manganese, zinco, argento e oro sono essenziali per la produzione di veicoli elettrici, pannelli solari e turbine eoliche.

Secondo l'[Agenzia Internazionale per l'Energia \(AIE\)](#) entro il 2040 il mondo avrà bisogno del doppio dei metalli rispetto a oggi per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Per arrivare a emissioni nette zero di gas serra, il fabbisogno di tali metalli sarà almeno quattro volte superiore rispetto a quello attuale. Questi metalli si trovano in misura variabile nei fondali di tutti gli oceani, ma solo una piccola frazione di queste aree è stata esplorata, a oggi. Le zone per il momento considerate di maggior interesse sono depositi sottomarini per lo più concentrati nell'Oceano Pacifico - precisamente nella zona Clarion-Clipperton -, nell'Oceano Indiano e nella dorsale medio-atlantica, a profondità comprese tra i 1.400 e i 3.700 metri.

I depositi marini sono prevalentemente di tre tipi: noduli polimetallici (aggregati minerali che si formano in milioni di anni sul fondale oceanico), solfuri polimetallici (depositi generati attorno a sorgenti idrotermali attive) e croste ferromanganesifere ricche di cobalto (strati minerali che ricoprono montagne sottomarine). Le attività di estrazione in questi depositi sono regolate dall'International Seabed Authority (ISA), un organismo sostenuto dalle Nazioni Unite che sta sviluppando un codice minerario globale. Questo codice stabilirà regole e procedure che regolameranno la prospezione e l'esplorazione dei minerali marini nelle acque internazionali; una volta completato, il codice coprirà tutte le obbligazioni ambientali, finanziarie, di rendicontazione a carico delle operazioni di estrazione sui fondali e dell'ISA stessa.

Al momento, ogni paese può autorizzare l'estrazione mineraria a scopi commerciali nelle proprie acque territoriali, e Norvegia, Giappone e Isole Cook sono vicini a consentirla. L'Italia, dal canto suo, partecipa alle negoziazioni dell'ISA - insieme a potenze come Cina e Russia - per la discussione del codice minerario ma il dibattito interno è ancora aperto tra posizioni favorevoli e approcci più cauti.

Industria dei cavi sottomarini

La **rete globale** dei cavi sottomarini, che attraversano i fondali oceanici, costituisce la **spina dorsale della connettività e della trasmissione di energia**. Secondo [Tele-Geography](#), al 2024 risultano oltre 530 cavi sottomarini per le telecomunicazioni in servizio per un totale di più di 1,5 milioni di chilometri, con 77 nuovi cavi pianificati.

I cavi dati supportano il trasferimento di **transazioni** economiche per un valore di **10 trilioni di dollari**. Se-

* Presidente Esecutivo di RINA



condo National Oceanic and Atmospheric Administration - US Department of Commerce, oltre il **95%** dei trasferimenti internazionali di dati avviene attraverso i **cavi**. L'uso dei cavi per trasmettere dati risale a metà Ottocento, precisamente al 1857: anno in cui fu posato nell'Oceano Atlantico il primo cavo transoceanico utilizzato per il telegrafo. Questo cavo collegava il Canada all'Irlanda, una distanza di circa 3.200 chilometri. A causa di vari problemi, però, il cavo - che permetteva di inviare un messaggio tra i continenti in circa diciassette ore - durò solo un mese.

Sul fondale dei nostri oceani sono posati anche i cavi che trasportano energia. Il mercato dei cavi elettrici sottomarini è in forte espansione, con nuovi record nel numero di chilometri posati ogni anno. Secondo Spinergie, nel 2020 sono stati posati nel mondo 1.900 km di cavi di potenza, nel 2028 si prevede che ne saranno installati 18.000. Difatti, **con la crescita dell'energia rinnovabile offshore ci sarà un bisogno crescente di cavi per portare a terra l'energia prodotta**. In questo scenario, è necessario un aumento proporzionale della flotta di navi posacavi per supportare le crescenti esigenze del settore.

Sono diversi i progetti che si prefiggono di collegare regioni produttrici di energia pulita a grandi centri di consumo. Tra questi, il **Morocco-U.K. Power Project**, il **GreatSea Interconnector e l'Australia-Asia Power Link**. Entro il 2029, il progetto Morocco-U.K. Power Project,

promosso da Xlinks, punta a far diventare North Devon, nel Regno Unito, un punto di approdo per due cavi elettrici sottomarini che trasporteranno energia pulita dal Marocco, contribuendo fino all'8% del fabbisogno elettrico del Regno Unito. Nel Mediterraneo, il progetto GreatSea Interconnector mira invece a connettere le reti elettriche di Grecia, Cipro e Israele tramite un cavo sottomarino di 898 km. Con una capacità prevista di 2.000 megawatt (MW) e un costo di 657 milioni di euro, finanziato dall'Unione europea, questo collegamento rafforzerà la cooperazione energetica tra i tre paesi e contribuirà a una maggiore sicurezza energetica nella regione. Infine, il progetto Australia-Asia Power Link punta a esportare energia rinnovabile verso Singapore. L'iniziativa prevede un enorme impianto solare di 12.000 ettari, capace di generare fino a 10/12 gigawatt (GW) di energia grazie a impianti fotovoltaici. Una parte dell'energia prodotta sarà esportata a Singapore, coprendo il 15% del fabbisogno energetico della città tramite un cavo di 4.200 km.

Questi tre progetti rappresentano esempi innovativi di come l'energia rinnovabile possa essere trasportata su lunghe distanze, favorendo la transizione energetica globale e una maggiore cooperazione internazionale.

Sarà, pertanto, imprescindibile possedere una forte competenza in questo settore, o farsi assistere da professionisti specializzati nella materia.

Eventi 2024

Potete trovare la documentazione relativa ai nostri eventi sul sito: www.matinsurance.ania.it

Genova, 7 Maggio 2024

Ania
Associazione Nazionale
Insiemi Insiemi Assicuratori

7 maggio 2024 | ore 15.00 - 17.00
Museo del Mare - Calata Ansaldo De Mari, 1 - GENOVA

NORDIC PLAN: PROFILI OPERATIVI TRA CONTINUITÀ E INNOVAZIONE

Introduzione e moderazione
Flavia Mellillo, Danni Non Auto, Responsabile Marine&Aviation, ANIA

Saluti
Carlo De Simone, Struttura Commissionaria Ricostruzione Genova

• NMP: Overview and practical implications
Oleksandra Legutynska, Legal Counsel, CEFOR
Marianna Trusczyńska, Vice President Claims, NORWEGIAN HULL CLUB

• NMP: Prospettive italiana
Davide Canepa, Senior Associate, WATSON FAIRLEY WILLIAMS
Co-President of Transport Law Commission, AIA

• Prospettive del mercato Hull italiano e globale
Pierluigi Portolampi, Head of Marine & Transport, GENERALI GLOBAL CORPORATE & COMMERCIAL

Q&A con l'intervento di **Paolo Murgia**, Claims Handler, Norwegian Hull Club

Club e **Stefania Nigro**, Claims Handler, Norwegian Hull Club

Seguira aperitivo

Evento organizzato in collaborazione con

PER INFO: www.matinsurance.ania.it PER ISCRIZIONI: segreteriaiamat@ania.it

L'ANIA ha organizzato un workshop dedicato alle imprese di assicurazione e a tutti gli operatori del mercato per l'approfondimento, anche operativo, di questa tematica.

Milano, 9 Maggio 2024

Ania
Associazione Nazionale
Insiemi Insiemi Assicuratori

9 maggio 2024 | ore 09.30 - 13.00
Auditorium Generali - Piazza Tre Torri, 1 - Milano

SANZIONI INTERNAZIONALI E BUSINESS ASSICURATIVO

Introduzione **Umberto Guidoni**, Co-Direttore Generale, ANIA

PARTE I: INQUADRAMENTO GEOPOLITICO, ECONOMICO, NORMATIVO
Le prospettive geopolitiche della sanzione internazionale
Paolo Quercia, Dirigente del Centro Studi e Analisi - Dipartimento Politiche per le Imprese, ANIMI

Le sanzioni internazionali: anatomia legale della nuova protagonisti della valva sblocca assicurativa
Marco Padovan, Founder, Studio Legale Padovan

Programmi sanzionatori internazionali e obblighi delle imprese: le prospettive dei clienti
Zeno Poggi, Co-Founder, ZPC S.r.l. - Società Benefit

PARTE II: SANZIONI INTERNAZIONALI E BUSINESS ASSICURATIVO
Programmi sanzionatori internazionali e impatti sui prodotti assicurativi
Michela Valeriani, Group Chief Act Financial Crime Officer - GENERALI

Framework dei controlli, Misura di mitigazione del rischio, Casi pratici
Giulia Fauth, GMS, Group International Sanctions & Corporate - GENERALI
Alessandra Mighetti, Group International Sanctions & Corporate - GENERALI

Controlli di secondo livello
Angela Marino, Head of Anti Financial Crime Function, Zurich Insurance Europe AG - Rappresentanza Generale per l'Italia

Q&A
Moderato: **Flavia Mellillo**, Danni Non Auto, ANIA

Evento organizzato in collaborazione con

PER ISCRIZIONI: segreteriaiamat@ania.it

È tornato l'appuntamento che l'Associazione organizza con l'obiettivo di informare, formare, aggiornare il mercato assicurativo sui programmi sanzionatori internazionali che hanno impatto sul business.

Roma, 4 Giugno 2024

Ania
Associazione Nazionale
Insiemi Insiemi Assicuratori

4 giugno 2024 | ore 09.30 - 18.00
Auditorium Agenzia Spaziale Italiana - Via del Politecnico, snc - 00133 Roma

LE ASSICURAZIONI PER LO SPAZIO LO SPAZIO PER LE ASSICURAZIONI

09.30 Introduzione e saluti introduttivi
Mario Biondo Farino, ANIA - Presidente
Martina Sestini, AIPAS - Presidente
Eldo Turco Bulgarin, ASI - Vicepresidente

10.00 Keynote speech - Il mercato economico: i dati della Space Economy
Introduzione: **Jacopo Colaninno**, AIPAS - Project Manager
Alessio Bonacci, BDC, Principal, Space Economy

10.30 Esperienze italiane
Andrea Terenzi, Delegato nazionale italiano al Copernicus User Forum Nazionale e al comitato Copernicus della Commissione Europea

11.00 SESSIONE I - Callidori, diritti spaziali e responsabilità: profili sostanziali e aspetti assicurativi
Moderato: **Flavia Mellillo**, ANIA - Danni Non Auto, Responsabile Marine & Aviation
Arene Mariani, Università di Bologna - Prof. Ordinario
Guillaume de Dinachin, Aon ISB - CEO
Daniela Lucchini, Aon Dynamics - CEO & Co-founder

12.00 SESSIONE II - Rischio spaziale e mitigazione del rischio
Moderato: **Federico Pisanello**, AIPAS, Consigliere e Staffer Project Managing Director
Dario Bonagatti, ANIA IS, Global Chief Technical Officer
Federico Bergamonesco, D-Orb - Assistant Legal Counsel
Silvana Caputi, Cooper City - Head of Space Underwriting

13.15 Light lunch offerto da **AON**

14.40 SESSIONE III - Il presente e il futuro dell'industria aerospaziale italiana e dell'offerta assicurativa
Moderato: **Pierluigi Pirelli**, AIPAS - Vicepresidente
Federico Mastini, TASI - Direttore Finanza, Insurance & Risk Controlling
Cristiano Corbelli, STAIR - Space EU Program Management Director
Mario Di Giuseppe, FINAC - Direttore Analisi giuridica e normativa
Matteo Franchi, GENERALI - Group Head Office - Data, Analytics & AI Strategy & Governance

15.30 Keynote speech - La legge italiana sullo spazio
Moderato e introdotto: **Flavia Mellillo**, ANIA - Danni Non Auto, Responsabile Marine & Aviation
Giulio Vaini, ANIMI - Capo Ufficio legislativo

16.00 SESSIONE IV - L'impatto spaziale per le assicurazioni: climate change e rischi di mercato
Moderato: **Gian Lorenzo Roccellini**, Aon Advisory - Presidente Comitato
Umberto Guidoni, ANIA - Co-Direttore Generale e Segretario Generale Fondazione ANIA
Giuseppe Velpe, Intulido srl - CEO
Gerardo Santarelli, Planetek Italia - CTO
Giuseppe Pizzocchini, REVO - Chief Data and Analytics Officer
Federica Nardi, Guidi - Co-founder & President

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI: <https://it.italia.spazioassicurazioni.spazio>

Avvicinare il settore assicurativo a quello della Space Economy è stato l'obiettivo dell'evento che ANIA e AIPAS hanno organizzato martedì 4 giugno presso la sede dell'Agenzia Spaziale a Roma. Una giornata di approfondimento dalla quale è emerso un quadro complesso sugli sviluppi e sulle necessità delle due industrie.

Milan, 5 June 2024

Ania
Associazione Nazionale
Insiemi Insiemi Assicuratori

Queen Mary
University of London
Centre for Commercial Law Studies

5 June 2024 | 09.30 - 12.30
ANIA - Via Aldo Rossi, 4 - Milan

CHARTER PARTIES AND CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE ERA OF DIGITALISATION, SANCTIONS, DECARBONISATION AND CYBERSECURITY: HOW TO BE PROTECTED

Welcome coffee offered by **BYO LEGAL**

OPENING SPEECH: **Umberto Guidoni**, Co-Direttore Generale ANIA, Rome
Chairperson: **Flavia Mellillo**, Legal Specialist and Head of Marine & Aviation Dept., ANIA

1. Digital Trade, Electronic Bills of Lading and Insurance
Panelist: **Miriam Goldberg**, Professor of Shipping, Insurance and Commercial Law - CCIS Research Director - Queen Mary University London

2. Cybersecurity: protective clauses in the Bill of Lading
Panelist: **Filip Saranovic**, Senior Lecturer in Shipping Law of the Centre for Commercial Law Studies, Queen Mary University of London

3. The insurance of cyber risks in shipping: the status of CMI works
Panelist: **Alberto Battini**, Master of Laws, Queen Mary University of London, Lawyer at BYO Legal, London office

4. Decarbonisation: Challenges and Opportunities for the Maritime Industry
Panelist: **Ugo Salerno**, Executive Chairman RINA

WISTA
FOR INFO: www.matinsurance.ania.it REGISTRATION: segreteriaiamat@ania.it

L'ANIA, in collaborazione con Queen Mary University of London, ha organizzato un workshop dedicato agli stakeholders del settore per approfondire tematiche divenute sempre più attuali, creando così un'occasione di studio e confronto.

Milano 10 Dicembre 2024

Ania
Associazione Nazionale
Insiemi Insiemi Assicuratori

10 Dicembre 2024 | ore 11.00
ANIA - Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano

TRASPORTO SU GOMMA: DIGITALIZZAZIONE DEI DOCUMENTI E INNOVAZIONE NELL'ASSICURAZIONE

Intervengono:
Barbara De Donno, Segretario Generale, ICC Italia
Davide Magnolia, Partner, LCA

Alessandro Barbiero, Vicepresidente, FEDESPEDI Giovani
Margherita Palladino, Responsabile Relazioni istituzionali ANITA
Abramo Vincenti, CEO e Co-Fondatore, ACCUDIRE
Fabrizio Frisoli, Transport & Cargo Manager, EDGE S.r.l.
Gabriele Golanti, Head of Marine, REVO

Introduce e modera
Flavia Mellillo, Responsabile Aeronautica e Trasporti, ANIA

Conclude i lavori
Umberto Guidoni, Co-Direttore Generale ANIA e Segretario Fondazione ANIA

Seguirà un brindisi di auguri offerto da **LCA**

Per partecipare in presenza: segreteriaiamat@ania.it Per informazioni: visita il sito MAT.Insurance

Il 10 dicembre 2024 si è svolto l'evento "Trasporto su gomma: digitalizzazione dei documenti e innovazione nell'assicurazione", organizzato da ANIA, presso la propria sede a Milano. Quanto mai attuale il tema del workshop, data la recente piena implementazione, anche in Italia, del Protocollo Addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada concernente la lettera di vettura elettronica (E-CMR).



Pubblicazioni di interesse

Potete trovare tutte le pubblicazioni di interesse del settore su sito: www.matinsurance.ania.it

Statistiche ANIA 2023 merci trasportate (gennaio 2024)

Estratto dati relativo alla sinistrosità per anno di sottoscrizione delle polizze (Underwriting Year - "U/W Yr") e per i diversi sottorami del settore Merci.

Statistiche Corpi Marittimi (gennaio 2024)

Estratto dati relativo alla sinistrosità per anno di sottoscrizione delle polizze (Underwriting Year - "U/W Yr") e per i diversi sottorami del settore Corpi Marittimi.

Global risk report – World economic Forum (15 gennaio)

Risultati della Global Risks Perception Survey condotta dal World Economic Forum. Emerge che le principali preoccupazioni siano i rischi connessi all'evoluzione tecnologica, al cambiamento climatico, alla situazione geopolitica.

IATA Air cargo Market Analysis (19 gennaio)

La domanda globale di trasporto aereo di merci ha registrato un'impressionante crescita dell'8,3% su base annua (YoY) a novembre - la più alta crescita annuale di tonnellate-chilometro (CTK) di merci aeree in circa due anni. I CTK internazionali sono aumentati su base annua sia a livello globale (+8,1%) che su tutte le principali rotte commerciali, ad eccezione di quella intraeuropea. La crescita annuale è guidata dalle rotte che coinvolgono il Medio Oriente e l'Asia. Le tonnellate-chilometro di merci disponibili (ACTK), che misurano la capacità di trasporto aereo globale, si sono mantenute al di sopra del 2019 negli ultimi sette mesi. La continua espansione della capacità di trasporto internazionale di passeggeri ha contribuito a un aumento delle ACTK del 13,7% su base annua a novembre. L'espansione del traffico merci aereo globale è accompagnata da un lieve aumento dei fattori di carico è sostenuta dalla stabilità dei dati commerciali globali.

Focus On Where to Export Map 2024: innovare per crescere (11 marzo)

Nuovi orizzonti: persistono i rischi politici e climatici, ma migliorano i rischi di credito da Oriente a Occidente, frutto del consolidamento economico e demografico e delle iniziative intraprese per adattamento climatico e transizione sostenibile. Innovazione: un Paese che investe in nuove tecnologie e AI per un terzo dei settori e ne incrementa la produttività del 20%, genera un effetto moltiplicatore su tutta l'economia dell'1,3% annuo nei successivi cinque anni. Top 10 dei mercati di opportunità: Stati Uniti, Emirati Arabi Uniti, Spagna, India, Arabia Saudita e Cina, trainati da diversificazione economica, spinta green e digital. Ampio potenziale anche nel Far East (Corea del Sud e Vietnam) e America Latina (Messico e Brasile), dove i governi puntano su programmi d'investimenti che combinano sostenibilità e innovazione.

Marine Trend Radar 2024 (1 aprile 2024)

It is obvious: the maritime and logistics industry is changing at full speed. What trends and developments will shape the future of the industry? How will they affect the insurance business? And how can you adapt to these challenges and harness the potential of innovation, collaboration, and sustainability?

Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook - April 2024 (25 aprile)

Bimco ha pubblicato il rapporto mensile da cui emerge che l'equilibrio domanda/offerta si rafforzerà nel 2024 e si indebolirà nel 2025. Si stima che l'offerta cresca del 2-3% nel 2024 e dell'1,5-2,5% nel 2025, mentre si prevede che la domanda cresca del 2,5-3,5% nel 2024 e rallenti nel 2025. Nel complesso, le condizioni del mercato delle rinfuse secche dovrebbero rimanere forti nel 2024, ma potrebbero iniziare a indebolirsi nel 2025.

The EU Blue Economy report 2024 - EU (1 giugno)

The seventh edition of the EU Blue Economy Report, presented in a fresh format, persists in thoroughly examining the scale and breadth of the Blue Economy within the European Union (EU). Its primary aim remains to offer guidance to policymakers and stakeholders in fostering the sustainable advancement of oceans and coastal resources, aligning closely with the principles of the European Green Deal (EGD). By providing economic insights, the Report also aims to inspire potential investors. This seventh edition of the Report focuses on a summarised data analysis, trends and drivers of the Blue Economy sectors.

Global Ports Reports - Seatrade Maritime (5 giugno)

Seas of green - ports lead zero - emissions connections

2024 World LNG Report (27 giugno)

The IGU's 15th annual World LNG Report finds that global LNG trade grew by 2.1% in 2023, surpassing 401 million tonnes (MT). This global market now connects 20 exporting with 51 importing markets, while supply is currently the primary growth-limiting factor. After two years of severe turbulence, the LNG market has a newfound but fragile equilibrium, given lack of spare supply in the near-term.

The Sustainable Goals report 2024 united nations (28 giugno)

The Sustainable Development Goals Report 2024 details the significant challenges the world is facing in making substantial strides towards achieving the SDGs based on the latest data and estimates.

Le Compagnie di navigazione: un'analisi economico finanziaria 8 (5 luglio)

Nel presente rapporto vengono analizzati i risultati economico-finanziari relativi al 2023 di 10 società. Ricordiamo che MSC, leader di mercato insieme al gruppo Maersk, non è inserita tra le società analizzate, in quanto non rende pubblici i propri bilanci.

Le minacce cyber ed elettromagnetiche alle infrastrutture spaziali (11 luglio)

I sistemi spaziali stanno diventando sempre più numerosi e vitali per il funzionamento della società, rivestendo un ruolo cruciale anche nelle operazioni militari. Con l'espansione della space economy e la crescente rilevanza assunta dai dati forniti dai satelliti, questi ultimi sono inevitabilmente diventati obiettivi appetibili per attacchi o sabotaggi non cinetici, che includono minacce cyber e operazioni nello spettro elettromagnetico.

The state of the art of the global yachting market Abstract (15 luglio)

The global yachting market continues to grow, having reached 33 billion euros over the course of the most recent available year, over 25 billion of which derived from the superyacht segment alone. An expanding trend has also been recorded for the Italian boatbuilding industry, having increased by 20% on the previous year with a turnover of 4.4 billion.

Marine Market Survey 2024 (1 settembre)

The global marine insurance market is a dynamic arena, shaped by economic trends, geopolitical events, and the increasing impact of climate change.

ICS Barometer Report 2023-2024 (1 settembre)

The 2023-2024 ICS Barometer is the latest full scale annual survey of risk and confidence among maritime leaders.

IUMI's 2024 analysis of the global marine insurance market (1 ottobre)

This report presents data on the global marine insurance market set in the context of world economic performance, trade and the shipping industry. We also offer commentary and opinion based on the data we have collected.

Super yacht: il meglio del made in Italy (18 novembre)

In 47 pagine un anno di statistiche, approfondimenti, interviste esclusive, grafici, trend e previsioni sul mercato della grande nautica da diporto.

COMITATO DIRETTIVO

Andrea delle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Paolo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

A CURA DI

Umberto Guidoni | Flavia Melillo
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via San Nicola da Tolentino, 72 - 00187 Roma

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Alessandra Zucca
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
e-mail: matinsurancereview@ania.it

La "MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" è una rassegna di contributi selezionati da ANIA e forniti da esperti nella materia. La Rassegna costituisce esclusivamente uno strumento di studio e di approfondimento e non fornisce alcuna indicazione di carattere commerciale, né pareri legali. Gli argomenti di volta in volta trattati non rappresentano in alcun modo la posizione dell'ANIA in materia bensì soltanto l'opinione degli autori dei contributi stessi.

"MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" is a selection of contributions made by ANIA and provided by experts in the field. The Review solely constitutes a tool for study and in-depth analysis and does not provide any commercial or legal advice. The opinion expressed in each contribution do not in any way represent ANIA's position on the matter but only the opinion of the contributors.