

MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

ANNO XIV
NOVEMBRE 2025



MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

SOMMARIO

MARINE

- 3** Can we finally insure the carve-out of cyber risks within European cargo, hull and machinery, and war risks policies?
ALBERTO BATINI
- 6** Tempo perso, rischio certo: la lezione assicurativa del caso A&T Maritime Logistics vs. RLI Insurance
DAVIDE MAGNOLIA
- 8** Sulla cessione dei diritti contenuta in quietanza e sulla responsabilità del vettore per colpa grave: una recente interpretazione della Corte d'Appello di Bologna
PIETRO NISI
- 10** The fight against Russia's "shadow fleet" and the impact on the insurance sector
MARCO PADOVAN, GIACOMO PIACENTINI, ELISA MOTZO

AVIATION

- 13** Chi tutela il pilota? L'assicurazione per chi vola senza essere l'esercente dell'aereo
ANDREA FACCO
- 16** La responsabilità degli operatori spaziali e gli obblighi assicurativi nella nuova normativa sulla economia dello spazio
A cura di **MASSIMILIANO GRIMALDI**

CONTESTO ECONOMICO E INDUSTRIALE

- 18** Lloyd's standard form of salvage agreement (o "LOF") - aggiornamenti
FRANCESCA D'ORSI
- 20** Strumenti vecchi, obiettivi nuovi: come la politica ha dirottato i dazi
ZENO POGGI
- 22** Tecnologie informatiche, cyber e di AI per il controllo anticipato e biometrico dei passeggeri aerei
DORIANO RICCIUTELLI
- 25** Un grosso problema per il settore dei trasporti: autisti introvabili
SANDRO VEDOVI



Can we finally insure the carve-out of cyber risks within European cargo, hull and machinery, and war risks policies?

Alberto Batini*

In recent years, the marine insurance landscape has experienced a significant transformation, spurred by the rapidly evolving cyber threat environment and the accelerated digitalization of shipping operations, cargo logistics, and vessel technologies. This increased reliance on interconnected systems has exposed vessels and supply chains to a host of cyber risks, with incidents ranging from manipulation of container terminal systems to the corruption of navigation controls and theft enabled by cyber intrusions. As a result, both shipping and insurance industries have been compelled to reassess their risk management frameworks and insurance offerings to address these technological and systemic threats. Regulatory bodies such as the International Maritime Organization and the European Union have responded by introducing stringent measures that obligate shipowners and operators to embed cyber security into their core safety and risk management strategies, reinforcing the sector's responsibility to actively protect against cyber-attacks. Amidst this evolving risk landscape, a key question persists: can we finally insure the carve-out of cyber risks within European cargo, hull and machinery, and war risks policies? This issue forms the focus of current debate and innovation across the insurance market, with stakeholders seeking to understand the regulatory backdrop, available insurance solutions, and the direction of travel for comprehensive cyber risk coverage in Europe.

Historically, marine insurance products—such as cargo, hull and machinery, and war risks policies—have universally excluded cyber-related losses. Clauses like the Institute Cyber Attack Exclusion Clause (CL380) and its derivatives have for years carved out liability for damage, loss, or business interruption caused by cyber events. This exclusionary practice led to a phenomenon known

as “silent cyber,” where cyber risks were neither specifically covered nor priced within the fundamental wording of marine policies. Given the prevalence of cyber-attacks in recent years and their profound impact on operations and losses, implicit cyber risk coverage was recognized as unsustainable, spurring both regulatory and commercial demand for change.

Regulatory advances have been instrumental in shaping the current status of cyber risk insurability within European marine insurance. The NIS2 Directive and the Digital Operational Resilience Act (DORA) have broadened the scope of requirements for cyber risk assessment, mitigation, and reporting. These directives bring shipping specifically into the regulated fold, requiring operators to adopt more sophisticated cyber resilience programs and holding them accountable for their effectiveness. In parallel, the IMO's Maritime Safety Resolution MSC.428(98), effective from January 2021, mandates the explicit integration of cyber security measures into ship safety management systems. Failure to comply risks vessel detention in European ports, further underscoring the gravity with which cyber resilience is being enforced.

This regulatory momentum has cascaded into the insurance sector, compelling insurers at a European level to integrate cyber risk into the underwriting of marine business lines. Leading market organizations and international bodies have issued fresh guidance, prompting insurers to vet shipping clients for their cyber readiness and to embed technological resilience into the risk selection process. At the same time, customer demand for clear, affirmative cyber coverage is growing rapidly. European cyber insurance premiums reached \$4.25 billion in 2024, with over 25 percent compound annual growth, reflecting both the scale of cyber threat and the

* Partner, BTG Legal.



urgency for effective risk transfer in the sector. Stakeholders perceive the gaps in coverage as increasingly untenable, and mounting board-level scrutiny is driving organizational investment in better insurance solutions.

Despite the progress, significant challenges persist, particularly regarding catastrophic risk accumulation and state-sponsored attacks. Insurers are wary of systemic aggregation, where a single cyber event—such as a major ransomware attack—could trigger claims across an entire class of policyholders, jeopardizing the solvency of the market. Accurate modelling of these scenarios is extremely complex and remains a work in progress. War risk policies, meanwhile, continue to exclude damages caused by cyber warfare or other hostile acts implemented through cyber means, given the unique nature and unpredictability of state-sponsored attacks. Buybacks for cyber war risk are available in some international arrangements but are rare and strictly limited, and premiums in conflict zones remain elevated.

Within the cargo insurance market, the situation is evolving rapidly. While traditional cargo policies employ exclusionary clauses like CL380, amendments and carve-outs are increasingly being negotiated. Certain innovative policy products now permit partial “buy-back” of cyber risk, especially where a cyber incident serves as a facilitating factor rather than a direct cause of insured loss. These products typically offer affirmative cover for loss or damage to goods in transit or storage caused by nuanced cyber events, and frequently include limits or sub-limits for scenarios like extortion or electronic theft. Moreover, policy extensions are available to cover breach response, containment, and business continuity costs, addressing both operational disruption and financial loss. These developments fill a notable gap in the market where malicious acts previously fell outside the scope of coverage.

For hull and machinery (H&M) insurance, exclusion clauses such as CL380 and its Lloyd’s Market Association successor, LMA5403, remain the norm. However, LMA5403 has clarified certain ambiguities, distinguishing between malicious and non-malicious cyber events. Silent cyber coverage is being systematically eliminated as policy wording now demands explicit affirmation or

exclusion. Increasingly, European insurers offer limited, vessel-specific cyber protection products as optional extensions for hull policies, allowing shipowners to select coverage commensurate with their risk tolerance and compliance obligations.

War risk policies are more complicated in their approach to cyber events. Exclusions for cyber war and terrorism are comprehensive, although supplemental coverage or “buybacks” are possible in exceptional cases. These arrangements are typically restricted to well-defined perils, subject to rigorous limitations, and generally applicable only to fleets or interests in high-risk regions. Ongoing geopolitical tensions have kept war risk premiums high, and insurers approach cyber carve-outs on a highly risk-specific, often location-dependent basis.

Addressing silent cyber exposures is a key priority across the market. Insurers have moved to standardize the declaration of coverage status, eradicating silent cyber with explicit risk acceptance or rejection. Ambiguities remain in policy language, especially where cyber events are accidental or serve as contributing rather than direct causes of loss. Regulatory scrutiny and judicial decisions will further refine this boundary over time, augmenting the security of insureds and the clarity required for policy discussions.

Affirmative cyber coverage is expanding in scope and sophistication, as insurers seek to accommodate growing buyer demand and competitive pressure. Stand-alone and modular products, correspondingly, enable clients to select the proper mix of risk protection and response services. These comprehensive solutions often blend incident management with classic risk transfer, and may include elements such as threat-hunting and endpoint detection infrastructure. The rise in insurer capacity and new entrants in European cyber insurance has further enhanced the competitive environment, affording buyers more favorable terms, broader coverage, and flexible notification options—though those operating in conflict zones remain subject to tight exclusions and higher premiums.

Underwriting practices now demand that insured parties demonstrate an advanced cyber risk management framework, including certified risk controls and ongoing



ing monitoring programs. Insurers utilize robust digital modelling and scenario analysis tools—especially ransomware simulations and advanced threat detection—to inform risk assessment and policy limits. For hull and machinery in particular, this shift heralds a more dynamic and risk-sensitive approach to pricing and coverage selection.

Notwithstanding these advancements, formidable challenges remain. Systemic risk persists as a central concern, limiting the availability and scale of affirmative cyber coverage. Insurers regularly review aggregation models and exposure caps, mindful that a single, well-orchestrated cyber event could disrupt fleets, supply chains, and ports simultaneously. While modelling techniques continue to improve, longstanding concerns about cloud outages, advanced persistent threats, and coordinated cyber attacks keep coverage scope and limits conservative.

Regulatory harmonization is also crucial for further progress. Diverse national standards for cyber risk management, certification, and reporting complicate the development of pan-European insurance solutions. The forthcoming Digital Omnibus Simplification Package from the European Commission, expected by the end of 2025, promises to advance cross-border standardization, permitting insurers and insureds to work under a unified legal and operational structure.

In war risks, specifically those involving state-sponsored cyber-attacks, the prevailing market view remains that such risks are fundamentally uninsurable—akin to nuclear or biochemical exclusions—due to their unpredictability and catastrophic potential. While some buybacks for cyber war risk exist, they are tightly constrained, operate under sub-limits, and feature strict policy definitions that reflect the exceptional nature of these threats.

Looking ahead, the European marine insurance sector is moving steadily toward comprehensive affirmative coverage for cyber risks in cargo and hull & machinery. Current market products increasingly specify what is and isn't covered, reducing the grey zone that previously surrounded silent cyber exposures. Policy flexibility and modularity are growing, and cooperation between underwriters, regulators, and industry associations is generating innovative products tailored to actual client needs. Regulatory support, led by efforts to harmonize standards, is creating the framework necessary for broad-based cyber insurance adoption at a European level.

Shipowners, cargo interests, brokers, and legal specialists must keep abreast of these developments, ensuring robust cyber preparedness and staying informed about evolving policy language and compliance benchmarks. Regular cyber risk inventories, strategic engagement with insurers, and alignment of operational risk management programs with market best practices are essential to optimizing coverage and minimizing loss.

In summary, it is now possible to insure the carve-out of cyber risks in European marine cargo and hull & machinery policies, though with certain caveats. The market is moving toward strictly bounded, clearly articulated affirmative coverage, while war risks continue to pose substantial challenges both in terms of coverage availability and policy definition. Regulatory and market pressures are converging to drive the evolution of cyber risk insurance, promising smarter, more resilient, and more flexible products for an industry adapting to the realities of digital-age risk. As the boundary between cyber and physical exposures blurs, marine insurance in Europe is reshaping itself to provide relevant coverage and meaningful protection in line with the demands of contemporary shipping and global trade.



Tempo perso, rischio certo: la lezione assicurativa del caso A&T Maritime Logistics vs. RLI Insurance

Davide Magnolia*

Nel settore assicurativo dei trasporti marittimi, il tempo non è soltanto una misura operativa, ma rappresenta la linea sottile che separa la certezza dal rischio, la sicurezza dal danno, il successo dal fallimento. Se, come affermava Benjamin Franklin, «*Lost time is never found again*», allo stesso modo, nel contesto dei trasporti marittimi, ogni ritardo può trasformarsi in una minaccia concreta alla tutela assicurativa. Lo conferma chiaramente una recente sentenza della *United States Court of Appeals for the Fifth Circuit*, pronunciata il 4 febbraio 2025 nel caso *A&T Maritime Logistics Inc. v. RLI Insurance Co.*, n. 23-30078. Il caso riguarda il sinistro occorso alla nave M/V Uncle John, che aveva urtato un argine del Mississippi provocando inizialmente danni lievi, stimati in circa 3.500 dollari.

Tuttavia, la comunicazione tardiva del sinistro da parte dell'assicurato (avvenuta oltre cinque mesi dopo) ha impedito una tempestiva indagine e trattativa, causando un aumento esponenziale del danno finale e il conseguente diniego totale della copertura assicurativa. La Corte ha riaffermato un principio ormai consolidato nella giurisprudenza statunitense: anche in assenza di una clausola “*condition precedent*”, l'assicuratore può legittimamente rifiutare l'indennizzo qualora dimostri un pregiudizio concreto derivante dal ritardo (“*actual prejudice*”).

Tale principio era supportato da precedenti quali *Peavey Co. v. M/V ANPA*, 971 F.2d 1168, 1173 (5th Cir. 1992), *Elevating Boats Inc. v. Gulf Coast Marine*, 766 F.2d 195 (1985) e *Gulf Island IV v. Blue Streak Marine*, 940 F.2d 948 (1991). L'insegnamento che arriva da oltre oceano è quindi duplice: la clausola di “*prompt notice*” è un presidio sostanziale e sebbene l'onere di provare il pregiudizio ricada sull'assicuratore, un ritardo significa-

tivo nella denuncia può di per sé costituire un indice (se non addirittura una presunzione) di pregiudizio in suo favore. In altre parole, più è ampio il ritardo, maggiore sarà la probabilità di un pregiudizio per l'assicuratore. Il principio giuridico che si ricava è che la tempestività della comunicazione di un sinistro non rappresenta un aspetto meramente formale o secondario, bensì costituisce un elemento fondamentale per la corretta gestione del rischio assicurativo, perché consente all'assicuratore di mitigare efficacemente i danni. Il nostro ordinamento recepisce la medesima impostazione attraverso l'art. 1913 c.c., che prevede per l'assicurato l'obbligo di comunicare all'assicuratore l'avvenuto sinistro entro tre giorni dalla sua conoscenza.

L'inadempimento doloso di tale obbligo comporta, secondo quanto disposto dall'art. 1915, comma 1 c.c., la perdita del diritto all'indennizzo; qualora invece l'inadempimento derivi da colpa, l'assicuratore potrà ridurre l'indennità in proporzione al pregiudizio effettivamente subito, come stabilito dall'art. 1915, comma 2 c.c.. Peraltro, la disposizione che fissa il termine di tre giorni per la denuncia di sinistro è una norma dispositiva e non imperativa che può essere derogata convenzionalmente, anche a sfavore dell'assicurato, conformemente a quanto previsto dall'articolo 1932 c.c..

In ambito marittimo, l'art. 533 c.n. amplia ulteriormente le maglie, imponendo l'avviso anche nel caso in cui la nave sia dichiarata inabile alla navigazione e ciò indipendentemente dall'esistenza di un danno diretto alle merci trasportate, richiamando per il resto il contenuto dell'art. 1913 c.c..

Tale impianto normativo ha sollevato, nel tempo, diverse questioni interpretative, soprattutto in merito alla natura e agli effetti dell'obbligo di avviso all'assicuratore.

* Partner, LCA Studio Legale



In risposta, la giurisprudenza di legittimità ha progressivamente delineato i contorni applicativi di tale obbligo, chiarendo in particolare le condizioni che possono determinare la perdita della garanzia assicurativa.

La Suprema Corte ha infatti cristallizzato i seguenti principi:

- il termine di tre giorni per la denuncia non è perentorio, ma l'assicurato perde la garanzia solo se l'assicuratore dimostra il dolo o il pregiudizio sofferto (Cass. 5928/2012);
- la semplice inosservanza della modalità di avviso prevista in polizza non comporta automaticamente la perdita della garanzia (Cass. 24210/2019);
- sia nell'ipotesi dolosa che in quella colposa, l'onere probatorio grava sempre sull'assicuratore: nel caso di dolo dovrà dimostrare l'intento fraudolento dell'assicurato, mentre in caso di colpa sarà tenuto a provare sia la volontarietà dell'inadempimento sia l'effettivo pregiudizio subito (Cass. 16320/2025).

Dunque, è chiaro che l'interesse principale dell'assicuratore non risiede tanto nella mera comunicazione del sinistro, quanto nella sua tempestività. Non a caso, nei formulari internazionali sono ormai consolidate clausole che richiedono che la denuncia di sinistro sia effettuata "immediately", "as soon as practicable", "as soon as possible", or "within [x] days". Allo stesso modo la *best practice* dei P&I Club impone procedure di *early warning* entro 24 ore: le *Guidelines for Correspondents dell'International Group* prescrivono reperibilità H24 e avviso immediato al Club.

In questo quadro, la sentenza del Fifth Circuit offre un criterio misurabile - cinque mesi appaiono certamente «troppi», anche in assenza di un termine contrattuale - e definisce un metodo di valutazione basato sul nesso causale tra ritardo e perdita di chance difensiva. Concetto che, nel nostro ordinamento, si collega naturalmente al dovere di buona fede (artt. 1175, 1375 c.c.) ed alla nozione di "aggravamento del rischio". La sentenza della Corte americana, in definitiva, rappresenta un precedente significativo non solo per gli assicuratori ma anche e soprattutto per gli assicurati che dovranno predisporre e documentare tempestivamente tutte le misure conservative utili (rilievi tecnici immediati, raccolta puntuale di prove fotografiche, perizie tecniche, tracciamenti GPS etc.), evitando così future contestazioni di pregiudizio da parte dell'assicuratore. Ed è proprio dalle parole del Fifth Circuit "*Here, nobody looked out for RLI's interests. Nobody did a cost evaluation or damage evaluation on the damage to the embankment at the time of the allision. Furthermore, because A&T Maritime's inaction allowed the damage to increase, RLI lost the opportunity to settle for \$3,500 a claim that ultimately settled for \$200,000*", che emerge chiaramente come la tempestività non rappresenti un semplice dettaglio formale, bensì la cifra concreta della lealtà contrattuale tra assicurato e assicuratore.

In conclusione, il caso A&T Maritime Logistics v. RLI non è semplice cronaca d'oltreoceano: è un promemoria per armatori, operatori intermodali e *freight forwarder* italiani che ogni ora di inerzia informativa si converte in costo, il costo in contenzioso e il contenzioso in perdita di competitività. Insomma, la tempestività è la prima assicurazione contro il danno.



Sulla cessione dei diritti contenuta in quietanza e sulla responsabilità del vettore per colpa grave: una recente interpretazione della Corte d'Appello di Bologna

Pietro Nisi*

Con la sentenza in commento (n. 633 del 25 marzo 2025), la Corte d'Appello di Bologna si è recentemente espressa su due questioni piuttosto ricorrenti (e spesso oggetto di valutazioni contrastanti) nelle assicurazioni trasporti: la validità della cessione dei diritti contenuta in quietanza e la colpa grave del vettore in occasione di un sinistro stradale.

La Corte ha preliminarmente affrontato la questione della titolarità attiva del credito oggetto di causa, analizzando la validità della cessione dei diritti operata dall'assicurata in favore della compagnia attrice, nell'ambito di una vicenda scaturita da un sinistro stradale verificatosi nel 2017, in seguito al quale la compagnia, dopo aver risarcito l'assicurata, ha agito nei confronti del vettore ritenuto responsabile della perdita del carico.

In primo grado il Tribunale aveva escluso la legittimazione attiva della compagnia, sostenendo che l'atto di cessione prodotto, essendo subordinato all'effettivo pagamento dell'indennizzo, non avesse - di per sé - efficacia traslativa immediata. Tale interpretazione, secondo il giudice di *prime cure*, aveva imposto la prova del pagamento dell'indennizzo quale condizione necessaria per la validità della cessione, prova che nel caso di specie non era stata fornita.

Al contrario, la Corte d'Appello adita, ha riformato radicalmente tale impostazione, richiamando i principi consolidati nella giurisprudenza di legittimità (tra queste: *Cass. civ., Sez. III, 15 luglio 2024, n. 19358; Cass. civ., Sez. III, 10 maggio 2021, n. 12611*), secondo cui la cessione dei diritti è un negozio giuridico a causa variabile e autonomo, potendo assumere diverse funzioni: solutoria, di garanzia, donativa o di adempimento.

Tale natura "plurifunzionale" ha determinato la non necessità di esplicitare, nel testo dell'atto di cessione, la causa specifica che ha dato luogo al trasferimento del credito. Ne è conseguito che, in virtù della presunzione di causa, il cessionario che agisce in giudizio è tenuto a provare esclusivamente l'esistenza della cessione quale atto traslativo, senza dover dimostrare la specifica causa che ha determinato la cessione stessa.

A tale ricostruzione si affianca, sul piano sistematico, la necessaria distinzione tra cessione del credito e surroga assicurativa. Mentre la prima è un atto negoziale, fondato sull'autonomia privata e idoneo a produrre effetti traslativi anche indipendentemente dal pagamento, la seconda opera ex lege ai sensi dell'art. 1916 c.c. quale effetto del pagamento dell'indennizzo da parte dell'assicuratore. La surroga, quindi, comporta una successione limitata nei diritti del danneggiato, commisurata alla somma effettivamente versata, mentre la cessione, in quanto contratto a causa variabile, può assumere funzione solutoria, di garanzia o altro, e trasferire l'intero credito, anche a titolo gratuito.

Nel caso esaminato, la Corte ha dunque valorizzato l'efficacia autonoma dell'atto di cessione, senza subordinare la legittimazione attiva alla prova dell'avvenuto pagamento dell'indennizzo, come invece aveva ritenuto il giudice di primo grado. Si tratta quindi di una impostazione che trova pieno riscontro nei principi consolidati della giurisprudenza di legittimità, ed è coerente con la funzione di circolazione del credito propria degli strumenti negoziali, anche quando affiancati alla disciplina della surroga.

La Corte ha precisato inoltre che, in ragione dell'"astrattezza relativa" del negozio, i vizi inerenti al

* Partner RPLT RP Legalitax



rapporto causale sottostante non rilevano nei rapporti tra debitore ceduto e cessionario. Il debitore ceduto, infatti, non può contestare il negozio di cessione facendo riferimento a vizi o mancanze del rapporto causale, potendo soltanto verificare l'esistenza e la regolarità formale della cessione.

Un ulteriore profilo di interesse nella decisione in commento ha riguardato la **comunicazione via PEC** trasmessa dalla compagnia attrice al vettore, con cui è stata notificata la cessione dei diritti risarcitori. La Corte ha ritenuto che tale comunicazione costituisca una modalità concreta e idonea a garantire la conoscenza, da parte del debitore ceduto, del mutamento soggettivo nel rapporto obbligatorio, condizione necessaria affinché la cessione produca effetti nei suoi confronti ai sensi dell'art. 1264 c.c. Ha quindi ribadito che la notificazione può avvenire con **modalità libere**, purché atte allo scopo, come confermato anche dalla Cassazione civile, Sez. II, sent. 10 gennaio 2025, n. 654.

L'ultimo argomento affrontato dalla Corte ha riguardato la **responsabilità del vettore per la perdita del carico** e, in particolare, se la condotta del vettore nel caso specifico potesse integrare la "colpa grave", tale da giustificare il superamento del limite di indennizzo previsto dall'art. 1696 c.c..

Nel caso di specie, il vettore aveva ricostruito l'uscita di strada del mezzo (e il conseguente danneggiamento

integrale del carico trasportato) addebitandolo alla manovra di sorpasso effettuata da altro camion presente sulla carreggiata che, stringendo il veicolo verso il bordo strada, ne cagionava l'uscita dalla sede stradale e il conseguente rovesciamento.

La Corte ha tuttavia ritenuto che tale spiegazione non fosse suffragata da elementi oggettivi e verificabili, osservando inoltre che la testimonianza dell'autista – potenzialmente decisiva – era stata rinunciata dallo stesso vettore.

Pertanto, sulla base delle risultanze documentali e del verbale di polizia (dalla ricostruzione del sinistro contenuta nel prontuario di polizia stradale emergeva una dinamica differente rispetto alle dichiarazioni del vettore), la Corte ha attribuito la causa dell'incidente alla disattenzione del conducente. Una condotta che, in assenza di fattori esterni oggettivamente accertati, è stata ritenuta "gravemente colposa" e quindi tale da escludere l'applicabilità del limite risarcitorio e determinare il risarcimento integrale del danno. Ribadisce al riguardo la Corte che ai sensi dell'art. 141 C.d.S, il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizioni di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.



The fight against Russia's "shadow fleet" and the impact on the insurance sector

Marco Padovan*, Giacomo Piacentini**, Elisa Motzo***

I. EU sanctions, the "shadow fleet" and the insurance sector

After the Russian invasion of Ukraine in 2022 the European Union expanded its sanctions against the Russian Federation through a series of so-called sanctions "packages". Today, the future of these sanctions is uncertain, with a potential compromise for a ceasefire in Ukraine being discussed at the date of the drafting of this article, but EU sanctions against Russia are unlikely to crumble down entirely in a single day; rather, it is likely they will remain relevant at the very least in the near future. It is therefore as important as ever to be abreast with the EU sanctions' impact on one's business. This is even more true when certain restrictive measures are intertwined with other policy goals (geopolitical, environmental or other) pursued by the EU Member States: this interplay is precisely what characterises the measures adopted by the EU to fight the so-called "shadow fleet".

The measures adopted to tackle the "shadow fleet" are various: some have had and are almost certain to continue to have an impact on the insurance industry in the field of maritime transportation, some may not do so.

II. The shadow fleet: from the IMO to US, UK and EU sanctions

On 11 December 2023 the International Maritime Organisation ("IMO") adopted a resolution (see link) on "Urging member states and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the "dark fleet" or "shadow fleet"". In such resolution, the IMO defined the "shadow fleet" as including "ships that are engaged in illegal operations

for the purposes of circumventing sanctions, evading compliance with safety or environmental regulations, avoiding insurance costs or engaging in other illegal activities", such as intentionally taking measures to avoid ship detection or concealing the ship's actual identity.

Thus, even if fighting the shadow fleet is also a matter of environmental and maritime safety concerns, the IMO's resolution highlighted a practice which has long been the main obstacle to the EU sanctions' effectiveness, that is Russia's ability to circumvent the restrictions by various creative means, including the use of the so-called "shadow fleet".

On 1st February 2024, The European Parliament, in its Resolution C/2025/809 (see link) stated that Russia, in order to circumvent the EU restrictions on the purchase of Russian oil, has created a fleet of more than 600 vessels apparently conducting lawful business, but actually engaged in the transportation of Russian oil in an attempt to elude the G7-agreed price cap. While the instrument of such a "shadow fleet", says the Parliament, had already been implemented by other sanctioned countries such as North Korea and Iran, "the scale and sophistication of Russia's operations set it apart as Russia's 'shadow fleet' is estimated to operate around 160-200 tankers monthly to transport oil" with such vessels playing "a key role in sustaining Russian crude exports".

Thus, stopping this fleet became an imperative for the EU, as well as for other sanctioning countries such as the UK and the US. Therefore, first the EU introduced a series of restrictions for certain vessels deemed to be part of this "shadow fleet" as listed in Annex XLIII of Regulation (EU) n. 833/2014 (hereinafter, "Reg. 833/2014"). Then, the Union decided to prohibit all transactions

* Partner, Studio Legale Padovan

** Associate, Studio Legale Padovan

*** Associate, Studio Legale Padovan



with certain ports involved in, inter alia, hosting ships smuggling oil from Russia. Finally, a proposal has been put forward to extend the insurance requirements already applicable for vessels entering EU ports to ships merely navigating through EU mandatory ship reporting zones in order to tackle, as per the European Commission's wording, both environmental issues and "geopolitical tensions".

All operators dealing with insurance services in the context of the EU maritime sector should be well aware of the effects these measures may (or may not) have on their business so as to comply with the current law and be as ready as possible to navigate (quite literally) today's ever-changing geopolitical world.

III. The main provision against the shadow fleet: listing vessels

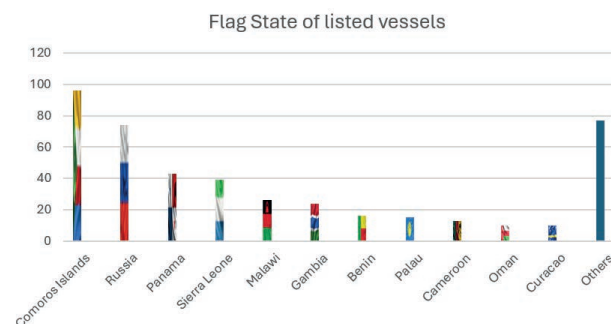
A widespread response to fight the use of the shadow fleet by sanctioning countries has been the imposition of certain restrictions on vessels deemed to partake in it. The US, for instance, has listed a grand total of 1284 ships, almost half of which (more precisely, 573) due to their involvement in breaching (or circumventing) US sanctions against Russia. A similar approach has been taken by the UK, which has listed 424 ships under its Russia (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019.

The EU did not back off: Article 3s of Reg. 833/2014 prohibits, inter alia, the provision of a wide range of services, including insurance services, to vessels listed under Annex XLVII of the same Regulation- such vessels being listed because, among various reasons, they are part of the "shadow fleet" as defined by the IMO.

The overall number of listed vessels to date is 443 and most ships (83% of them) do not fly the Russian flag; even more notably, Russian-flag flying ships are not even the relative majority, since they comprise 17% of the total against the 22% boosted by vessels flying the Comoros Islands' flag.

Though formally one EU-flagged ship is listed in Annex XLII (the German vessel "Eventin"), this is an exception: all other listed vessels are not EU-flagged and the Eventin originally flew the Panamese flag, which was changed after the tanker was famously left stuck in Ger-

man waters in the Baltic Sea.



It follows therefore that insurance providers for the maritime sector should conduct appropriate due diligence checks before engaging in any insurance-related transaction with vessels so as to comply with Article 3s of Reg. 833/2014. Given that the ships are identified in Annex XLII by means of their IMO number, identifying them by means of commercial databases is often rather straightforward.

At the same time, insurance providers should anticipate potential future listings by ensuring that any agreement concluded (especially) with reference to extra-EU vessels is complete with comprehensive sanctions clauses. Such clauses should aim at excluding any liability for the insurer in the event that the vessel is subsequently listed and the insurer is therefore prevented from fulfilling its contractual obligations particularly in light of the territorial application of unilateral sanctions regimes.

IV. Blocking ports: what about insurance services?

An additional provision within Reg. 833/2014 to be taken into consideration is Article 5ae, which prohibits direct or indirect transactions with ports and locks listed in Annex XLVII, Part A.

While the provision raises several legal and practical questions in its implementation, it would prima facie seem to prevent, inter alia, the provision of insurance services (as a kind of "transaction") to certain ports and locks, leaving unaffected the insurance business with reference to the vessels.

However, the question arose on whether a company providing insurance services to a vessel knowing it in-



tends to call at a listed port could be making an indirect (and equally prohibited) transaction with said port.

For the time being, the European Commission, by means of its “Frequently Asked Questions on the implementation of Council Regulation No 833/2014 and Council Regulation No 269/2014”, Section G, Chapter 16, FAQ 11 (“FAQ 11”), has taken the view that providing insurance services to a vessel calling at a listed port is not an indirect transaction with said port. Though the Commission’s opinion is not binding, its clarification appears rather agreeable with, which is why the transaction ban seems to be destined to have a lesser impact on insurance providers when compared with the restrictions pertaining to listed vessels.

V. A proposal for the future: insurance for all as a way to stop the “shadow fleet”

The persistent expansion of the “shadow fleet” has also brought the EU to go beyond sanctions regulations, while keeping the insurance sector as a central point of focus as it happened for the banking industry.

On this, the adoption of Delegated Directive (EU) 2025/811 (see link), published on 28 April 2025, which amends Directive 2002/59/EC (the so-called “Vessel Monitoring Directive”), represents a decisive step in such direction. This legislative act updates both existing and future Mandatory Ship Reporting Systems (MRS) within the EU. In particular, Article 1 of the Delegated Directive modifies Annex I, point 4, of Directive 2002/59/EC, introducing the obligation for all vessels navigating within the EU’s mandatory ship reporting zones, including those merely passing through without calling at a EU port, to provide insurance documentation. This includes certificates of insurance for maritime claims, as required by Article 4 of Directive 2009/20/EC, as well as certificates of civil liability in accordance with the 1992 Civil Liability Convention, the 2001 Bunker Oil Convention, and the 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks.

It should also be noted that, following the adoption of the new EU rules, the European Commission and the Member States have submitted a proposal to the International Maritime Organization (IMO) to amend several existing Mandatory Ship Reporting Systems (MRS) in and around European coastal areas. The proposed amendment specifically concerns the information required under designator X (“Miscellaneous”) and aims to make it compulsory for ships to provide the same insurance documents now mandated by the EU Directive.

Such additional step would expand the need for insurance services, with the clear aim (among others) to keep “shadow vessels”, often uninsured, far away from EU waters and, possibly, to prevent them from sailing around the globe altogether.



Chi tutela il pilota? L'assicurazione per chi vola senza essere l'esercente dell'aereo

Andrea Facco*

Premessa

Nel settore dell'aviazione generale in Italia, come nel resto del mondo, un numero significativo di piloti titolari di licenza non è proprietario di un aeromobile.

Secondo stime dei mercati statunitensi e canadesi, per esempio, il rapporto tra piloti ed aeromobili registrati per aviazione generale è di circa 7 a 1 (Fonte: AIG Aerospace Insurance Services Inc.).

In molte tipologie di volo quindi - siano esse da diporto, aeroscolastiche o professionali - si ricorre alla locazione, al comodato o all'uso, variamente regolato, di aeromobili appartenenti a terzi, quali aeroclub, scuole di volo o privati.

Questa prassi, sebbene diffusa e consolidata, espone i piloti ad un notevole vuoto di tutela assicurativa nel panorama giuridico italiano.

La normativa europea e nazionale impone al proprietario o all'esercente (se differente) dell'aeromobile di stipulare una polizza assicurativa obbligatoria per la responsabilità civile.

Tale copertura è primariamente concepita al fine di tutelare i passeggeri e terzi possibili danneggiati mediante una protezione dei predetti proprietario ed esercente dalle conseguenze patrimoniali derivanti dalla propria responsabilità.

Detta normativa, tuttavia, non prevede l'automatica estensione della copertura alla responsabilità personale e diretta del pilota che si trova ai comandi.

Senonché, l'analisi della normativa vigente e della giurisprudenza in materia, dimostra come il pilota si trovi esposto a significativi rischi di perdite patrimoniali in caso di sinistro attribuibile alla propria negligenza.

Il quadro normativo dell'assicurazione in Italia

La disciplina della responsabilità civile nell'aviazione in Italia è regolata da un complesso di fonti normative che includono il codice della navigazione, le convenzioni internazionali e i regolamenti dell'Unione Europea.

L'obbligo assicurativo è sancito in primis dal Regolamento

(CE) n. 785/2004 Requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili che stabilisce i requisiti minimi (c.d. massimali minimi) di assicurazione per i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili.

Tale regolamento impone a chiunque operi un aeromobile all'interno dello spazio aereo comunitario di essere assicurato per la responsabilità derivante dall'esercizio dell'aeromobile. L'oggetto della copertura obbligatoria è la responsabilità per danni ai passeggeri, al bagaglio, alle merci e ai terzi sulla superficie.

La normativa italiana in punto di obbligo assicurativo, in coerenza con tali principi, si concentra sulle coperture del vettore a titolo contrattuale verso i passeggeri (art. 942) e dell'esercente per i danni ai terzi sulla superficie e per quelli da danni da urto (artt. 1010-1016 e 1017 cod. nav.), definendo quest'ultimo come colui che "assume l'esercizio dell'aeromobile" (dall'art. 874 del Codice della Navigazione).

Da questo quadro emerge un punto cruciale: la copertura obbligatoria è legata alla responsabilità dell'esercente/vettore.

Tale copertura è stipulata dal proprietario o da chi ha la gestione operativa dell'aeromobile per coprire la propria potenziale responsabilità.

La legge, tuttavia, non impone una copertura assicurativa diretta e personale per ogni pilota che si ponga ai comandi del velivolo.

Sebbene la polizza dell'esercente può, in certi casi, estendere il proprio ambito di operatività fino a coprire anche l'operato dei preposti di quest'ultimo (come i piloti dipendenti), non vi è alcun automatismo.

Mentre nel sistema operante nel campo delle assicurazioni di responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore è espressamente previsto che il "conducente" sia coperto dalla polizza obbligatoria di responsabilità civile (che copre chiunque abbia responsabilità in riferimento al veicolo per effetto del disposto dell'art. 122 del D. Lgs. 7 settembre 2005 n. 209 Codice delle Assicurazioni Private richiamante l'art. 2054 del cod. civ.), una equivalente previsione con riferimento al "pilota" difetta nel sistema delle assicurazioni aeronautiche.

* Partner Studio Legale Ghelardi & Associati



Se, infatti, in un caso di sinistro nella circolazione stradale, il terzo danneggiato ritenesse di convenire nel giudizio risarcitorio il solo “conducente”, questi, rientrando nel novero dei soggetti assicurati, potrebbe chiamare in garanzia l’assicuratore della responsabilità civile onde essere tenuto indenne, come previsto dall’art. 1917 ultimo comma, cod. civ.

In un sinistro aeronautico, per contro, il “pilota”, se convenuto in giudizio, non potrebbe chiamare in garanzia l’assicuratore della responsabilità civile dell’esercente, in quanto non è il soggetto assicurato.

Il pilota che si pone ai comandi di un aeromobile altrui, pertanto, si affida ad una copertura assicurativa stipulata da un altro soggetto, per finalità di tutela di quel diverso soggetto, e il cui perimetro di operatività non è sotto il suo controllo né, spesso, è da esso pilota pienamente conosciuto o facilmente conoscibile.

La responsabilità personale del pilota e il vuoto di tutela

Quando un soggetto, pilotando un aeromobile non di sua proprietà e non da esso esercito, causa un sinistro per propria colpa (inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline o negligenza, imprudenza o imperizia), la sua responsabilità non è assorbita da quella dell’esercente, ma sorge a titolo personale e diretto, per esempio, ai sensi della norma generale sull’illecito aquiliano di cui all’art. 2043 cod. civ.

Questa responsabilità personale espone il pilota a un vuoto di tutela che si manifesta in diversi scenari di rischio concreto:

- un primo caso è l’azione di surroga (rivalsa) dell’assicuratore del proprietario. Come anticipato, questo è uno dei rischi più frequenti e meno percepiti. Se l’assicuratore del corpo dell’aeromobile (copertura “hull”) indennizza il proprio assicurato per i danni materiali subiti dall’aeromobile, acquisisce, per effetto dell’art. 1916 cod. civ., il diritto di agire in rivalsa contro il pilota ritenuto responsabile del sinistro al fine di recuperare l’importo liquidato. In questo scenario, il pilota si troverebbe a dover risarcire di tasca propria l’intera somma, che può facilmente ammontare a decine o centinaia di migliaia di euro;
- ma anche il proprietario/esercente può azionare un diritto nei confronti del pilota. Per esempio il proprietario dell’aeromobile può agire direttamente contro il pilota per ottenere il risarcimento di tutti i danni non coperti dalla propria polizza assicurativa corpi. Questi possono includere: (i) lo scoperto o la franchigia, che nei contratti di assicurazione aeronautica possono essere anche di

importo considerevole, (ii) i danni eccedenti il massimale della polizza corpi, (iii) i danni esclusi dalla copertura (ad esempio, per violazione di specifiche clausole), (iv) il danno da fermo tecnico (“loss of use”), qualora non coperto.

- anche i terzi danneggiati (passeggeri o terzi sulla superficie), infine, potrebbero esercitare un diritto nei confronti del pilota. Qualora la polizza dell’esercente non fosse operante (ad esempio, per nullità, annullamento, o perché il sinistro rientra in un’esclusione contrattuale o per ritardato pagamento del premio) o se i massimali fossero insufficienti a coprire l’intero danno, i terzi danneggiati potrebbero decidere di agire anche direttamente contro il pilota per ottenere il risarcimento.

I limiti delle coperture esistenti

Si potrebbe obiettare che altre forme di assicurazione disponibili sul mercato italiano possano, implicitamente, coprire i rischi del pilota “non-owner” e concludere per la superfluità di una copertura specifica per tale figura. Un’analisi approfondita dimostra, tuttavia, la discutibilità di un tale assunto.

La polizza dell’esercente, come anticipato, è concepita per tutelare primariamente quest’ultimo. Ritenerne che dalla copertura della responsabilità civile dell’esercente consegue una copertura onnicomprensiva per qualsiasi pilota sarebbe un errore.

La polizza dell’esercente copre la responsabilità di questi (anche per il fatto dei suoi preposti), ma non copre la responsabilità personale e, quindi, il patrimonio del pilota, che rimane un terzo rispetto a tale copertura, salvo, ovviamente, che esso non sia contrattualmente definito come coassicurato addizionale.

Né un’eventuale polizza infortuni del pilota potrebbe essere stipulata per coprire la sua responsabilità, stante l’intrinseca differenza della causa delle due coperture.

È appena il caso di aggiungere che le più classiche polizze di responsabilità civile c.d. del “capofamiglia” ovvero le comuni polizze di responsabilità civile concepite per la vita privata escludono, quasi universalmente, i danni derivanti dall’esercizio di talune attività particolari tra cui, di regola, rientra il pilotaggio di aeromobili.

In definitiva, l’assenza di un prodotto dedicato nel mercato italiano costringe i piloti a operare in una condizione di incertezza e di rischio patrimoniale che, auspicabilmente, si dovrebbe evitare.

La situazione è aggravata dal fatto che il pilota, al momento dell’utilizzo dell’aeromobile, raramente ha la possibilità



(e le capacità) di esaminare nel dettaglio le condizioni della polizza di responsabilità dell'esercente per verificarne l'effettiva portata, le esclusioni, i massimali ecc. Molto spesso, poi, ha accesso al certificato di assicurazione ma non alla polizza con tutte le sue relative condizioni ed appendici.

Il panorama internazionale: la polizza per il pilota "non-owner"

In alcuni mercati assicurativi il problema della responsabilità del pilota di aeromobili non di proprietà è stato da tempo affrontato e risolto attraverso la creazione dei prodotti assicurativi sopra citati.

Questi strumenti sono concepiti come una copertura supplementare e "a secondo rischio" in eccedenza di capitali ("excess coverage" o "excess layer policy" in inglese o "en complément du montant de la garantie principale" in francese) che interviene in aggiunta alla polizza stipulata dall'esercente o dal proprietario in caso di insufficienza o di inoperatività di quest'ultime (o anche in assenza di altre polizze) per proteggere il patrimonio personale del pilota.

Tali prodotti possono essere offerti direttamente ai piloti privati -oppure a determinate categorie di piloti o professionisti per esempio istruttori ed esaminatori- attraverso contratti di assicurazione collettiva stipulati per il tramite di associazioni o enti di pubblica utilità quali, in Francia per esempio, la Federation Française Aeronautique (FFA).

L'analisi dei prodotti offerti da primarie compagnie internazionali rivela una struttura di copertura articolata e completa, che tipicamente include la copertura per la responsabilità civile verso terzi (Legal Liability Coverage). È il fondamento di ogni polizza di questo tipo. Garantisce la copertura per le richieste di risarcimento per danni a persone (lesioni personali o morte di individui, passeggeri o non a bordo dell'aeromobile) e a cose (proprietà di terzi sulla superficie) per i quali il pilota possa essere ritenuto legalmente responsabile.

Un aspetto fondamentale, ben evidenziato dalla documentazione internazionale, è la copertura in caso di azione di surroga dell'assicuratore corpi. Se la compagnia del proprietario paga per le riparazioni dell'aeromobile danneggiato per colpa del pilota, essa può legalmente "surrogarsi" nei diritti del proprio assicurato (il proprietario) ed introdurre un'azione legale contro il pilota per recuperare le somme pagate. La polizza "Renters' Insurance" è specificamente progettata per proteggere il pilota da questa evenienza.

Tali polizze possono anche prevedere la copertura per dan-

ni fisici all'aeromobile non di proprietà (Physical Damage to Non-Owned Aircraft / Hull Coverage). Questa garanzia è cruciale, essa protegge specificamente il pilota dalla responsabilità patrimoniale per i danni materiali arrecati all'aeromobile che sta noleggiando o utilizzando.

Essa può coprire, innanzitutto, la franchigia o lo scoperto di pertinenza dell'assicurato proprietario. Spesso i contratti di locazione / utilizzo pongono a carico del pilota la responsabilità per la franchigia della polizza del proprietario, che può ammontare a diverse migliaia di euro.

Anche danni non coperti o eccedenti la polizza del proprietario rientrano in tale copertura. Se il danno supera i massimali della polizza principale o se la polizza non è operante per una specifica ragione (es. violazione di una clausola da parte del pilota), il pilota sarebbe personalmente responsabile per l'intero ammontare.

Possono essere anche inclusi i danni da "Loss of Use": alcune polizze risarciscono il proprietario per il mancato guadagno derivante dal fermo tecnico dell'aeromobile durante le riparazioni.

Si può infine trovare la copertura per le spese di difesa legale (Legal Defense Coverage). Molte polizze per piloti "non-owner" coprono i costi legali (onorari di avvocati e spese processuali) derivanti da un'azione legale intentata contro il pilota a seguito di un sinistro, indipendentemente dall'esito del giudizio. Tale copertura è spesso fornita in aggiunta al massimale di responsabilità.

In sintesi, il mercato internazionale riconosce che il pilota di un aeromobile non di proprietà ha una propria, autonoma e potenziale responsabilità, distinta da quella del proprietario, e offre uno strumento dedicato a mitigare questo specifico rischio finanziario.

Conclusioni

È auspicabile che anche gli operatori del mercato assicurativo italiano, seguendo l'esempio di altri mercati, sviluppino e offrano un prodotto di portata analoga all'"Aircraft Renters' Insurance".

L'introduzione di una tale polizza non solo fornirebbe ai piloti la sicurezza patrimoniale indispensabile per svolgere la propria attività più serenamente ma contribuirebbe a elevare gli standard di copertura dell'intero settore dell'aviazione generale.



La responsabilità degli operatori spaziali e gli obblighi assicurativi nella nuova normativa sulla economia dello spazio

a cura di Massimiliano Grimaldi*

Il 25 giugno 2025 è entrata in vigore la legge 13 giugno 2025, n. 89, recante *“Disposizioni in materia di economia dello spazio.”* (d’ora in poi, la legge). La legge in questione regola l’accesso allo spazio extra-atmosferico da parte degli operatori spaziali, quale crocevia strategico di interessi geopolitici, economici, scientifici e militari, e promuove gli investimenti nella nuova economia dello spazio al fine di accrescere la competitività nazionale e di favorire la ricerca scientifica, lo sviluppo di competenze nel settore spaziale e la valorizzazione delle nuove tecnologie correlabili all’osservazione della Terra nell’ambito delle attività di previsione e prevenzione dei rischi connessi con i fenomeni naturali e di origine antropica.

Per gli aspetti che qui interessano, di particolare rilievo risultano le disposizioni di cui al Titolo IV della legge, il quale si apre con l’**art.18** disciplinante la responsabilità civile in cui incorre l’operatore nello svolgimento delle attività spaziali intraprese. In particolare, il comma 2 di tale norma regola la responsabilità dell’operatore rispetto ai danni arrecati a soggetti terzi sulla superficie terrestre, nonché agli aeromobili ed alle persone e cose a bordo di questi ultimi. Specificamente, il comma 2 introduce una responsabilità di carattere oggettivo a carico dell’operatore spaziale per danni occorsi; la disposizione sancisce, infatti, che l’operatore spaziale è sempre tenuto al risarcimento dei danni patiti dai predetti soggetti, con esclusione della responsabilità esclusivamente nei seguenti casi:

- l’operatore dimostra che i danni sono stati causati, in via esclusiva e con dolo, da un soggetto terzo all’attività spaziale e che il fatto del terzo non poteva essere impedito;
- l’operatore dimostra, sempre con onere della prova a suo carico, che i danni sono stati causati dal danneggiato.

Il comma 3 stabilisce, poi, il limite economico entro cui l’operatore risponde dei danni prodotti, mentre il comma 4 individua una serie di fattispecie rispetto alle quali tale limite non opera. Infine, il comma 5 rinvia alla disciplina del Codice civile per quanto concerne la risarcibilità dei danni subiti dai soggetti che abbiano, a qualunque titolo, preso parte all’attività spaziale.

L’**art. 19** disciplina il caso dei danni di cui lo Stato è chiamato a rispondere in forza di convenzioni internazionali ed in proposito dispone che lo Stato italiano, chiamato a rispondere da uno Stato estero, sulla base della responsabilità internazionale prevista dalla Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, firmata a Londra, Mosca e Washington il 29 marzo 1972, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 5 maggio 1976, n. 426, o di altre norme internazionali, esercita l’azione di rivalsa nei confronti dell’operatore spaziale che ha cagionato danni a persone o a cose, entro ventiquattro mesi dall’avvenuto adempimento delle obbligazioni risarcitorie. Come sottolineato dalla relazione illustrativa di accompagnamento al disegno di legge, tale previsione ha lo scopo di *“regolare i rapporti di diritto interno tra lo Stato – chiamato a rispondere nei confronti di altro Stato in virtù di obblighi internazionali, id est di disposizioni che regolano, per loro natura, rapporti tra Stati – e il proprio cittadino, al fine di tenere indenne lo Stato dal pregiudizio arrecato dall’attività spaziale privata”*.

In caso di danni cagionati a terzi sulla superficie terrestre nonché agli aeromobili in volo e alle persone e cose che si trovano a bordo di questi ultimi, l’azione di rivalsa è esercitata fino al limite (massimali assicurativi) di cui all’articolo 21, commi 1 e 2, della legge, salvo che ricorrano le condizioni previste dall’articolo 18, comma 4, della legge medesima, ossia allorché: (i) l’operatore abbia agito in assenza della prescritta autorizzazione o

* Avvocato in Genova



ha violato gli obblighi contenuti in quest'ultima; (ii) l'operatore abbia cagionato il danno con dolo o colpa grave; (iii) l'operatore abbia violato gli obblighi assicurativi stabiliti dall'articolo 21 della legge.

L'art. 20 reca specifiche disposizioni per il risarcimento dei danni causati a persone fisiche o giuridiche sul territorio italiano da oggetti spaziali lanciati da uno Stato straniero, ampliando e meglio specificando le disposizioni già contenute nella legge n. 23/1983 sui danni causati da oggetti spaziali lanciati da uno Stato straniero, la quale viene abrogata e di cui peraltro non risultano applicazioni concrete.

Infine, l'art. 21 disciplina l'obbligo di garanzia assicurativa o altra garanzia finanziaria, disponendo che gli operatori spaziali autorizzati sono tenuti a stipulare contratti assicurativi o altra idonea garanzia finanziaria a copertura dei danni derivanti dall'attività spaziale con massimale pari a 100 milioni di euro per ciascun sinistro. Occorre, peraltro, osservare che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi di concerto con il Ministro della difesa, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministro della giustizia, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro delle imprese e del made in Italy e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, acquisito il parere del Consiglio di Stato, sentiti il COMINT, l'Agenzia spaziale italiana, l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale e, ove nominata, l'Autorità delegata di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 3 agosto 2007, n. 124, potranno essere individuate fino a tre fasce di rischio ai fini della applicazione di massimali gradatamente inferiori, in considerazione del dimensionamento dell'attività spaziale, delle documentate pregresse esperienze nelle attività spaziali, del livello orbitale in cui gli oggetti spaziali si muovono nonché della durata e della tipologia dell'attività spaziale. Il massimale non dovrà comunque essere inferiore a 50 milioni di euro o, nel caso di operatore autorizzato che persegue esclusiva finalità di ricerca o che è qualificato come start-up innovativa, a 20 milioni di euro per ciascun sinistro.

Il comma 3 della norma chiarisce le modalità attraverso le quali le imprese di assicurazione possono svolgere la loro attività di garanzia. Segnatamente, le imprese

di assicurazione e i prestatori della garanzia finanziaria possono offrire la copertura del danno sia assumendo direttamente l'intero rischio, sia in coassicurazione, sia in forma consortile mediante una pluralità di imprese. In quest'ultimo caso, il consorzio deve essere registrato e approvato dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, che ne deve valutare la stabilità.

Il comma 4 dispone, poi, che il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

Il comma 5 chiarisce (i) che l'assicuratore non può opporre al terzo danneggiato alcuna causa di risoluzione né di nullità del contratto avente effetto retroattivo e (ii) che egli è tenuto a risarcire il danno anche se derivato da dolo dell'operatore o dei suoi dipendenti e preposti, purché questi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni. Il comma 6 stabilisce che, fermo restando quanto previsto dal comma 5, l'assicuratore può opporre al terzo danneggiato tutte le eccezioni opponibili all'operatore nonché quelle che l'operatore medesimo potrebbe opporre al danneggiato.

Il comma 7 dispone, infine, che, nei casi previsti dal comma 5, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'operatore per la somma pagata al terzo danneggiato.

La seguente ultima annotazione pare utile: agli effetti della legge penale, gli oggetti spaziali immatricolati in Italia sono considerati come territorio dello Stato, ovunque si trovino, salvo che siano soggetti, secondo il diritto internazionale, a una legge territoriale straniera. L'art. 30 della legge ricomprende, quindi, fra gli elementi che compongono il c.d. territorio fittizio anche tutti gli oggetti spaziali immatricolati in Italia per i quali pertanto trova applicazione la legge penale italiana. Nella relazione illustrativa di accompagnamento al disegno di legge si precisa, con riguardo a tale norma, che "la situazione è analoga a quella della nave in alto mare o dell'aereo in volo, pertanto appare necessaria una espressa equiparazione".



Lloyd's standard form of salvage agreement (o "LOF") – aggiornamenti

Sintesi della relazione al Convegno dell'AIDIM del 26 giugno 2025 "La Convenzione di Londra del 1989 sul salvataggio: l'esperienza italiana a 30 anni dalla ratifica" i cui Atti sono pubblicati sul Fascicolo III/2025 de Il Diritto Marittimo.

Francesca D'Orsi*

1. La storia

Il Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, comunemente noto come Lloyd's Open Form (LOF), è un contratto standard pubblicato da Lloyd's di Londra, che prevede il diritto inglese, quale legge applicabile, in conformità alle regole standard denominate Lloyd's Standard and Arbitration Clauses (LSAC) ed alle Lloyd's Procedural Rules, l'arbitrato a Londra quale giurisdizione competente per la determinazione dell'indennità di salvataggio e dell'eventuale compenso speciale e delle relative controversie.

La prima versione del testo risale al 15 gennaio 1908, ma la storia del LOF ebbe inizio molto prima ed in particolare nell'aprile del 1890, quando in risposta alle preoccupazioni di alcuni "salvors" della regione dei Dardanelli e del Mar Nero, il colonello Sir Henry Hozier, segretario dei Lloyd's, si recò dal sig. Vincent Grench, il più importante dei "salvors" e loro rappresentante, al quale riuscì a fare accettare che i servizi di salvataggio fossero resi dai salvors secondo un contratto standard a somma forfettaria che conferiva però al Comitato o all'arbitro da questo nominato il diritto di rivedere la cifra concordata e di modificarla, al rialzo o al ribasso, se ritenuta inadeguata.

Nel 1891 il Comitato dei Lloyd's, su pressione della General Shipowners Society di Londra che chiedeva ai Lloyd's di preparare un capitolato di contratto di salvataggio in termini che potessero essere condivisi sia dai rappresentati delle Navi (proprietari ed armatori) sia dai rappresentati dei Salvors, richiese a Sir. William Walton (precedentemente partner in Waltons Bubb & Johnson law firm – the Committee's solicitors) di ipotizzare

una modifica del capitolato in essere per sottoporlo al Comitato; videro così la luce i primi formulari di accordo rispettivamente del 1891 e poi del 1892, i quali circolarono in modo parallelo.

Fu solo nel 1907 che le posizioni dei soggetti coinvolti si riconciliarono e convergerono sulla bozza di un testo preparato da Sir. Henry Johnson del precitato studio Waltons, Bubb & Johnson che, partecipando alla riunione tra tali soggetti, propose un testo di compromesso tra le varie istanze, che divenne il primo Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement che fu pubblicato nel 1908. Successivamente vi sono state numerose revisioni del testo al fine di soddisfare le necessità mutevoli del settore marittimo, in particolare di senso economico, anticipando – spesso – il necessario adeguamento delle legislazioni marittime nazionali ed internazionali.

2. Aggiornamenti recenti

Il 1° giugno 2024, il Lloyd's Salvage Arbitration Branch ha pubblicato un aggiornamento del Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement o Lloyd's Open Form (LOF 2024) nonché un aggiornamento al Lloyd's Salvage Arbitration Clauses (LSAC).

Anzitutto il testo ha visto un certo numero di interventi per la semplificazione e la modernizzazione del wording, come per esempio l'adozione di "gender – neutral terms", una rivisitazione della lunghezza del testo, la rimozione del riferimento al fax e la semplificazione del linguaggio utilizzato. Rispetto all'edizione 2020, il LOF rimane invariato nella struttura ed anche, in termini di form, rimane la semplice serie di riquadri da compilare, con l'elencazione delle clausole da A a L ed una clauso-

* Partner, Studio Legale D'Orsi



la I che incorpora le Lloyd's Salvage Arbitration Clauses (LSAC) e la Clausola di compensazione speciale P&I (c.d. SCOPIC clause) (box 7 e clausola c).

Di seguito una sintesi delle novità più rilevanti.

2.1 *Obblighi ESG*

È stato previsto dall'important notice 5 LOF e dalla clause 15.2 delle Lloyd's Salvage Arbitration Clauses (LSAC) che i contractors and owners of the property inviino al Council of Lloyd's (i) entro 60 giorni dalla cessazione dei servizi, un modulo di raccolta dati ESG compilato (che include i dettagli sulla quantità di bunker, idrocarburi, carichi secchi/pericolosi e container salvati e il potenziale impatto socio-ambientale evitato) (ii) entro 60 giorni dalla cessazione dei servizi, i dettagli sui beni salvati e sul loro valore nonché (iii) entro 60 giorni dalla conclusione di ogni transazione, i dettagli delle transazioni definite. L'obiettivo è quello di consentire ai Lloyd's di raccogliere le informazioni relative a tutti i servizi LOF, a prescindere dalla procedura arbitrale. I dati poi sono oggetto di pubblicazione in forma anonima e aggregata, al fine di fornire un quadro sempre più dettagliato circa l'utilizzo del LOF nei salvataggi, per rilanciare il LOF rendendo noti i costi effettivi del contratto.

2.2 *Procedura FTDO*

L'introduzione della procedura Fast Track Documents Only - FTDO rappresenta forse la più rilevante modifica alla procedura arbitrale LOF da molti anni a questa parte. La Fast-Track Documents Only (FTDO) sostituisce la vecchia Fixed Costs Arbitration Procedure (FCAP), rappresentando la principale novità arbitrale del LOF 2024. Si applica agli arbitrati con richiesta di garanzia fino a 10 milioni USD, salvo diversa decisione dell'arbitro. Oltre tale soglia si applica la procedura orale, salvo eccezioni decise dall'arbitro. La procedura elimina la vecchia "disclosure" obbligatoria: vengono scambiati solo i documenti e le dichiarazioni che le parti intendono usare, con limiti di 100 pagine per i contractors e 75 per i respondents. Si prevede, poi, un limite di parole per reclami e difese aumentato da 4.000 a 6.000 parole. Ancora, sono rese possibili videoconferenze, e il termine per

pubblicazione del lodo "periodo ragionevole" invece di 1 mese.

In sintesi, la FTDO snellisce la procedura arbitrale, riduce tempi e costi e limita l'uso documentale e verbale ai soli elementi essenziali.

2.3 *Potere di rappresentanza*

Sempre con riferimento alle procedure arbitrali promosse in relazione ad un LOF, è stato rimosso uno dei requisiti più obsoleti delle precedenti versioni della LOF, ovvero il requisito di cui alla Clausola 7 in virtù del quale le parti dovevano necessariamente essere rappresentate da un avvocato iscritto all'Albo o da un agente residente in Gran Bretagna, con duplicazione di costi.

Ciò significa che gli utenti del contratto vedranno probabilmente un maggior numero di avvocati stranieri che rappresentano i propri clienti negli arbitrati di salvataggio. Si prevede che l'introduzione di questa nuova procedura acceleri i tempi per ottenere un lodo e limiti i costi sostenuti dalle parti che hanno in passato costituito una delle ragioni per cui il LOF è entrato progressivamente in disuso.

Conclusioni

In conclusione, l'obiettivo della revisione del LOF sembra quello di incentivarne l'utilizzazione attraverso la semplificazione e lo snellimento delle procedure, il contenimento dei costi e non da ultimo un approccio attivo consistente nella pubblicazione, in forma anonima, dei risultati ottenuti a seguito della conclusione dell'accordo standard sempre meno diffuso a vantaggio di accordi specifici negoziati di volta in volta dalle parti. Tuttavia, appare evidente che solo la pratica - sovrana nella nostra materia - ci dirà se tali correttivi saranno funzionali a rispondere alle esigenze del mercato e comunque sufficienti a dare nuova vita al LOF.



Strumenti vecchi, obiettivi nuovi: come la politica ha dirottato i dazi

Zeno Poggi*

Il controverso accordo raggiunto a fine luglio 2025 tra Unione europea e Stati sui nuovi rapporti daziari transatlantici, culminato nella fissazione di un'aliquota unica del 15% per la maggior parte delle esportazioni europee, rappresenta un momento di tregua in un quadro geoeconomico segnato da tensioni senza precedenti. Dopo mesi segnati da nuove e gravose misure tariffarie – come il dazio del 50% su alluminio e acciaio e l'introduzione dei cosiddetti “dazi reciproci” – nonché da continue sospensioni, reintroduzioni e azioni ritorsive, l'accordo, pur fortemente dibattuto e incerto dopo la sua conclusione, sembra finalmente offrire un minimo margine di prevedibilità per le imprese. Al di là dell'apparente stabilizzazione, la natura delle dinamiche resta profondamente volatile.

Il primo semestre del 2025, infatti, è stato caratterizzato da un'instabilità che il commercio internazionale non aveva conosciuto negli ultimi decenni, con cambiamenti di paradigma che rimettono in discussione assetti sopravvissuti alla crisi petrolifera del 1973, al crollo del blocco sovietico e alla crisi finanziaria globale del 2008. La principale fonte di incertezza risiede evidentemente nella Casa Bianca, dove il ritorno di Donald Trump ha riportato in auge una concezione del commercio ispirata al protezionismo, fondata su dazi generalizzati e su una logica di scambio “a somma zero”.

Non è tuttavia il solo ritorno al protezionismo a generare instabilità: a pesare è soprattutto la politicizzazione dello strumento tariffario, sempre meno ancorato a valutazioni economiche e sempre più utilizzato come leva di pressione nei negoziati internazionali. Annunci improvvisi, sospensioni all'ultimo minuto, rialzi selettivi: l'intermittenza delle misure adottate riflette un uso strategico del diritto commerciale in chiave conflittuale, trasformando i dazi in uno strumento di lawfare – una dinamica finora più tipica delle sanzioni – che mina la

certezza del diritto e ostacola la capacità delle imprese di pianificare nel medio-lungo periodo.

Un caso emblematico del rebranding politico dello strumento dazionario è rappresentato dai cosiddetti “dazi secondari” introdotti dall'amministrazione Trump, modellati proprio sulle sanzioni secondarie. Nell'aprile 2025, gli Stati Uniti hanno previsto tariffe sulle merci provenienti da Paesi che acquistano petrolio venezuelano, non per riequilibrare flussi commerciali, ma per dissuadere economicamente i partner dal mantenere relazioni con Caracas. In questo schema, il dazio perde la finalità commerciale e si configura come strumento di pressione geopolitica: non regola il mercato, ma esercita influenza politica creando isolamento intorno al soggetto bersaglio.

La dimensione politica del dazio si è resa ancora più evidente nei mesi successivi. Nel luglio 2025, l'amministrazione statunitense ha annunciato un aumento fino al 50% delle tariffe sui prodotti origine brasiliana. In modo del tutto esplicito, nella comunicazione ufficiale indirizzata al Presidente del Brasile, si chiariva che tale misura non rispondeva a logiche di riequilibrio commerciale, ma mirava a esercitare pressione politica: l'obiettivo dichiarato era influenzare l'andamento del procedimento giudiziario nei confronti dell'ex presidente Jair Bolsonaro, figura considerata vicina agli interessi dell'amministrazione Trump. Un impiego del dazio che conferma il superamento della tradizionale funzione economica a favore di una finalità apertamente politica.

Ma il nuovo paradigma non si limita all'aspetto punitivo e di barriera al commercio. Accanto all'uso sanzionatorio, si afferma una funzione premiale del dazio: la possibilità di modulare le tariffe per incentivare comportamenti geopoliticamente favorevoli. In tale logica, un Paese può ottenere condizioni doganali più vantaggiose qualora adotti posizioni in linea con le strategie econo-

* Presidente di AWOS



miche o di sicurezza dell'amministrazione USA. Ancora una volta, si tratta di una dinamica che va oltre il semplice scambio commerciale, configurando il dazio come uno strumento di "soft power" economico.

Per i mercati internazionali, l'evoluzione dello strumento daziario comporta sfide concrete e non più trascurabili. Non si tratta solo di far fronte a un aumento dei costi o a nuovi obblighi dichiarativi: l'utilizzo del dazio come strumento politico rende l'ambiente commerciale più instabile e meno prevedibile, con effetti diretti sulle strategie di approvvigionamento, localizzazione produttiva e gestione dei mercati di sbocco.

Settori come il trasporto marittimo, l'energia e le infrastrutture risultano particolarmente esposti a questo tipo di volatilità. Pianificare strategie e regolare le proprie attività richiede ormai uno sguardo che superi i confini tradizionali della compliance doganale: occorre integrare nelle valutazioni aziendali e istituzionali la dimensione geopolitica del dazio, sviluppando presidi organizzativi adeguati e aggiornando costantemente le proprie analisi sugli equilibri internazionali in continua evoluzione.





Tecnologie informatiche, cyber e di AI per il controllo anticipato e biometrico dei passeggeri aerei

Doriano Ricciutelli*

Al fine di migliorare in termini di efficacia la direttiva 2004/82/CE del Consiglio, relativa alla utilizzazione delle informazioni anticipate sui passeggeri API (*Advance Passenger Information*) per lottare contro l'immigrazione illegale potenziando il controllo alle frontiere e la direttiva (UE) 2016/681 sull'uso dei dati del codice di prenotazione PNR (*Passenger Name Record*) per la prevenzione, l'accertamento, l'indagine e l'azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e di gravi crimini, il 19 dicembre 2024, l'Unione Europea ha emanato i regolamenti (UE) 2025/12 e (UE) 2025/13 (G.U. 8 gennaio 2025) che abrogano ed integrano le norme contenute, rispettivamente, nei suddetti due atti comunitari.

Difatti, quanto alla prima direttiva 2004/82, sono emerse talune difficoltà di implementazione atteso che i vettori aerei non sempre gestiscono sistematicamente i dati API, in ragione di condizioni divergenti tra il diritto interno di alcuni Stati membri e le disposizioni europee sui relativi tempi e modalità di raccolta e di trasferimento, lasciando così ampi margini di discrezionalità in fase applicativa.

Ai sensi della seconda direttiva 2016/681, i paesi membri sono tenuti ad emanare i provvedimenti necessari affinché le compagnie aeree trasferiscano i dati PNR a loro disposizione all'Unità nazionale d'informazione sui passeggeri (UIP) nel caso in cui li abbiano già acquisiti nel consueto svolgimento delle loro operazioni ma, anche per motivi commerciali, tale attività non viene garantita in maniera automatica, completa e capillare, rendendo quindi scarsamente uniforme nell'UE l'adozione delle misure di cui si discute.

Va detto che i suddetti dati API consistono in un elenco chiuso di notizie riguardanti ciascun passeggero e membro dell'equipaggio quali nome, data di nascita, cittadinanza, tipo e numero del documento di viaggio, informazioni sul posto a bordo e sul bagaglio e, inoltre, attinenti al numero del volo, al codice dell'aeroporto,

all'orario di partenza e di arrivo.

A ciò si aggiunga la serie ben più ampia dei dati PNR contenenti numerosi dettagli sull'itinerario di un passeggero e informazioni sulla procedura di prenotazione dei voli, modalità di pagamento, fatturazione del biglietto, precedenti assenze all'imbarco, ecc., che, utilizzati insieme ai dati API, costituiscono uno mezzo particolarmente significativo per identificare soggetti ad alto rischio e confermare il modello di viaggio delle persone sospette.

Tra le novità salienti introdotte dai due regolamenti spicca la realizzazione tecnologicamente avanzata di un "router" ricevente, in modo automatizzato dai vettori aerei, i dati API e PNR e che, a sua volta, si incarica di trasmetterli alle autorità nazionali di frontiera e di contrasto.

Si consideri quale altro elemento assolutamente inedito degli articolati regolamentari la circostanza che sono ricompresi non soltanto i dati riferiti ai voli extra-UE (come previsto dalle direttive) ma anche a quelli intra-UE.

Nel merito la novella sui dati PNR specifica che gli Stati membri hanno facoltà di applicare la direttiva (UE) 2016/681 e, di conseguenza, il regolamento (UE) 2025/13 a tutti i voli intra-UE in arrivo o in partenza dal loro territorio soltanto in caso di minaccia terroristica reale e attuale o prevedibile, sulla base di una decisione, fondata su una valutazione, "limitata nel tempo allo stretto necessario e soggetta a un controllo efficace da parte di un giudice o di un organo amministrativo indipendente la cui decisione è vincolante".

Ebbene, in assenza di una siffatta minaccia gli Stati membri debbono selezionare i voli intra-UE in funzione dell'esito di una valutazione incentrata su particolari requisiti e ristretta a determinati collegamenti, modalità di viaggio o certi aeroporti per i quali siano presenti indizi di "reati gravi o di terrorismo che giustifichino il trattamento dei dati API e di altri dati PNR".

* Docente a contratto Università degli Studi di Roma.



Allo scopo di proteggere al meglio, sotto il profilo anche della cybersecurity, il trasferimento dei dati in parola, i regolamenti hanno assegnato alla Agenzia per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA) il compito di progettare, sviluppare, ospitare e attivare, a livello tecnico, il predetto “router” grazie alla predisposizione di una infrastruttura centrale e di un canale di comunicazione sicuro e criptato dei dati API e PNR tra la medesima infrastruttura, le UIP dei paesi membri e i vettori aerei.

A ben vedere un ulteriore elemento volto a modernizzare il sistema dei controlli anticipati dei viaggiatori per via aerea è rappresentato dal sistema dell'autorizzazione elettronica ai viaggi ETIAS (European Travel Information and Authorisation System) (si veda regolamento (UE) 2018/1240 e ult. mod. regolamento (UE) 2024/2511) che sarà operativo nell'ultimo trimestre del 2026 e anch'esso tecnicamente supportato dall'Agenzia eu-LISA (comunicazione UE del 10 marzo 2025).

Si tratta di uno strumento di innegabile rilevanza che, se da un lato consentirà ai cittadini di Paesi terzi non soggetti all'obbligo di un visto (sessantuno Stati) di richiedere un permesso al viaggio prima di accedere nello spazio Schengen, dall'altro, rafforzerà la sicurezza alle frontiere aeree, prevenendo i rischi legati all'immigrazione irregolare, alla criminalità transnazionale e al terrorismo.

A completamento del quadro giuridico pertinente al controllo “in advance” dei passeggeri, il 5 marzo 2025 i ministri degli Affari interni dell'Unione europea hanno concordato una “posizione comune” su un regolamento che consente l'avvio progressivo del sistema informatico entry/exit (EES) (si veda (COM)/2024/567), che concorrendo enormemente a ottimizzare l'operatività delle autorità di frontiera negli scali aerei, è finalizzato alla registrazione dell'ingresso e dell'uscita nell'area Schengen, dei dati del passaporto, delle impronte digitali e delle immagini facciali dei cittadini non appartenenti all'UE e, segnatamente, di coloro che sono soggetti all'obbligo di visto nonché di quelli esenti da tale obbligo e ammessi per un soggiorno di breve durata.

È stata altresì approvata una road map per l'attuazione della cosiddetta “architettura di interoperabilità, un

complesso apparato interconnesso di strumenti informatici di alto profilo (i.e. VIS, SIS, EURODAC, ECRIS-TCN, banca dati Europol e Interpol) utilizzati per la gestione delle frontiere esterne”, secondo cui il meccanismo dell'EES inizierà in modo graduale nell'ottobre 2025 sulla scorta del Regolamento (UE) 2024/1356 concernente gli “accertamenti delle persone che attraversano la frontiera” e verrà favorito dal lavoro intrapreso dalla citata l'agenzia eu-LISA che è stata incaricata di costruire l'infrastruttura necessaria alla sua funzionalità.

Nell'ottica di digitalizzare i controlli alle frontiere con un sistema di sorveglianza biometrico come l'EES, l'agenzia in questione assume dunque un ruolo di centralità, visto che il ricorso a tecnologie di intelligenza artificiale pone, giustappunto, un problema sul fronte della protezione dei dati sensibili dei passeggeri (come previsto dagli artt. 8 e 10 dei suindicati regolamenti 2025/12 e 2025/13) e delle verifiche automatizzate delle identità personali.

Analogamente, nel novero delle competenze della prefata agenzia rispetto al funzionamento dei sunnotati sistemi, l'impiego dell'AI potrebbe trovare del resto ampi spazi di intervento in ordine alla “identificazione del rischio di specifici gruppi di viaggiatori”, alla “elaborazione automatica di informazioni testuali” provenienti da varie fonti, come il Central Repository for Reporting and Statistics- CRRS) istituito proprio per sostenere gli obiettivi dell'EES e dell'ETIAS e, infine, ai “processi di valutazione ex post” in cui gli “indicatori di rischio” dovrebbero essere riesaminati periodicamente da Frontex e dalle altre agenzie che partecipano all'unità centrale ETIAS.

Giova qui precisare che sottoscrivere una assicurazione sanitaria di viaggio non concretizza un requisito prescritto per l'idoneità alle autorizzazioni EES e ETIAS, benché risulti, invece, obbligatorio per l'ottenimento di un visto Schengen, come sancito dall'art.15 del regolamento (CE) n. 810/2009, che istituisce il codice comunitario in materia.

È palese che la ratio della norma risieda nella esigenza che i richiedenti i visti uniformi dispongano effettivamente di un'“adeguata e valida assicurazione sanitaria di viaggio” atta a coprire le spese che potrebbero “rendersi necessarie per il rimpatrio dovuto a motivi di



salute, cure mediche, ricoveri ospedalieri d'urgenza o decesso durante il loro soggiorno o i loro soggiorni nel territorio degli Stati membri”.

Al riguardo, la Commissione nella relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 2 marzo 2021 (COM (2021) 92) sulla disciplina inerente al cennato articolo, ha inteso rimarcare, infatti, che sebbene la presentazione di una assicurazione sia d'obbligo nell'iter di richiesta del visto per soggiorno di breve durata, il possesso di detta assicurazione non esprime una condizione per l'ingresso nell'UE la cui sussistenza debba conseguentemente essere acclarata alle frontiere esterne.

Operate queste debite premesse, appare comunque evidente una indubbia disparità di trattamento, tra gli stranieri esenti dall'obbligo del visto e quelli che ne

sono al contrario soggetti, determinata dal fatto che i cittadini di paesi terzi svincolati da quell'obbligo nonché i futuri richiedenti ETIAS non sono tenuti a dimostrare di possedere un'assicurazione quando si recano nell'UE.

Ciò detto e in attesa della definizione a pieno regime della regolamentazione sinora delineata, tesa a consolidare elevati standard delle prestazioni dei sistemi tecnologici interoperabili, degli apparati per l'analisi biometrica e dei correlati sistemi di AI, possiamo conclusivamente affermare che assisteremo a breve a un consistente affinamento complessivo della qualità di difesa e resilienza delle infrastrutture critiche aeroportuali e della salvaguardia dei passeggeri contro atti di interferenza illecita contro il trasporto aereo.



Un grosso problema per il settore dei trasporti: autisti introvabili

Perché in Europa mancano conducenti di camion e bus, cosa sta cambiando e quali possono essere i rischi per la sicurezza?

Sandro Vedovi*

Il settore dei trasporti sia merci che persone è attanagliato da un problema strutturale che incide su logistica, trasporto passeggeri e resilienza delle filiere, la carenza di autisti professionali.

Secondo gli ultimi rilievi dell'IRU (International Road Transport Union) nel 2024–2025 i posti vacanti in Europa hanno superato le 400mila unità con un invecchiamento rapido della forza lavoro ed uno scarsissimo ricambio generazionale.

Problema grave anche in Italia, dove secondo la CGIA di Mestre, mancano almeno 22.000 camionisti nel settore trasporto merci mentre per il settore autobus, un'elaborazione di ANAV / Basco & T Consulting segnala la mancanza di circa 6.500 autisti di TPL.

Le cause di questo problema sono profonde e varie:

- **Barriere all'ingresso:** costi e tempi per ottenere patenti C/D e qualifiche professionali (CPC/CQC) scoraggiano i giovani.
- **Condizioni di lavoro:** turni lunghi, soste in aree non sicure, servizi di supporto inadeguati.
- **Percezione del mestiere:** scarsa attrattività rispetto ad altri lavori tecnici.
- **Infrastrutture carenti:** mancano aree di sosta sicure e certificate.

A queste difficoltà in Italia si aggiunge anche il fatto che gli stipendi medi sono più bassi rispetto ad altri Paesi dell'Unione e pertanto gli autisti stranieri preferiscono lavorare per le imprese straniere, riducendo ulteriormente il già limitato serbatoio di ricambio professionale.

Per ovviare a questo fenomeno di "spopolamento delle cabine dei TIR" la Commissione Europea ed i partner di settore hanno messo il tema al centro dell'agenda: stu-

di, raccomandazioni e programmazione di investimenti mirano a colmare il gap. In primis avviando delle campagne di reclutamento rivolte ai giovani ed alle donne. Nel complesso del settore trasporti e logistica in Europa, le donne rappresentano circa il 22% della forza lavoro, percentuale che scende a poco più del 4% per quanto riguarda le professioni operative di guida, percentuale che scende ulteriormente a poco più del 2% in Italia.

Per supportare queste azioni e ridurre i costi per l'acquisizione delle abilitazioni alla guida il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato un decreto (4 ago 2025) con stanziamento di 5 milioni € per l'annualità 2025, destinato a imprese di autotrasporto per formazione professionale e sempre dal 2025 è stato previsto un "bonus patente" per i futuri autisti professionisti che contribuisce a sostenere le spese per conseguire patenti C/CE, CQC etc, con la possibilità di accedervi anche per i residenti stranieri.

Ai fondi pubblici si aggiungono quelli privati con numerose aziende di trasporto che oltre a finanziare i costi di acquisizione delle patenti C e D per dipendenti che vogliono intraprendere la carriera d'autista, hanno avviato percorsi di collaborazione con scuole, enti di formazione, istituti tecnici per promuovere la professione di autista già in età giovanile, offrono percorsi "junior" o apprendistato per under 25, anche con incentivi aziendali, hanno avviato piani organizzativi con l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro (turni meglio organizzati, soste adeguate, servizi per l'autista, ambiente di lavoro più attrattivo), mettono a valore la digitalizzazione e la tecnologia (telematica, assistenza guida) puntando sull'attrattività dell'innovazione tecnologica.

Per aumentare la platea dei potenziali interessati alla carriera professionale di autista la nuova Direttiva UE patenti approvata ad ottobre 2025, riforma le norme ed

* Collaboratore Fondazione Ania.

abbassa l'età minima per l'acquisizione:

- **Camion (cat. C):** patente ottenibile a **18 anni, a condizione** di possesso del **certificato di idoneità professionale (CPC/CQC)**. Senza CPC l'età minima resta 21.
- **Bus/coach (cat. D):** patente a **21 anni** con CPC/CQC;
- **Guida accompagnata e corsie di accesso per i giovani:** a **17 anni** si può avviare la guida accompagnata su B (auto) in tutta l'UE; gli Stati **possono** estenderla anche a **C1/C/C1E** (camion) con reciproco riconoscimento tra i Paesi che la adottano.

Questo consentirà alle aziende di poter procedere a un reclutamento anticipato realizzando partnership con scuole/ITS, programmi di apprendistato e "academy" aziendali, portando i 17-18enni dalla guida accompagnata alla C/CQC in tempi certi.

Sull'altro versante si concede la possibilità agli autisti "anziani" di prorogare la loro permanenza in servizio. L'articolo 115 del Codice della Strada è stato modificato portando fino a 68 anni l'età per guidare mezzi pesanti e bus purché il guidatore anno per anno consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale.

La nuova direttiva patenti non "risolve" da sola la carenza, ma punta a rimuovere uno dei colli di bottiglia all'ingresso.

Questa "corsa" da un lato all'abbassamento dell'età e dall'altro al suo innalzamento ci porta a fare però delle considerazioni sul rischio sicurezza.

I giovani sono esposti principalmente a 4 fattori di rischio:

- **Immaturità:** i presupposti biologici e sociali nei giovani non sono ancora sufficientemente sviluppati. I neopatentati esplorano meno l'ambiente, tendono a focalizzarsi solo sulla carreggiata centrale, ignorando potenziali pericoli laterali (mezzi che si immettono, pedoni, incroci).
- **Esposizione:** il grado di esposizione a situazioni di guida e condizioni rischiose è alto. Sono più inclini a distrazioni (telefono, passeggeri), guida notturna, velocità sostenuta che aumentano il rischio intrinseco.
- **Mancanza di esperienza:** le abilità di guida non sono sufficientemente sviluppate. Con poca esperienza non

è ben sviluppata la capacità di anticipare comportamenti altrui, di valutare la propria velocità o le condizioni stradali in modo adeguato.

- **Deterioramento delle prestazioni:** le capacità di guida sono compromesse a causa dell'uso di alcool, di droghe illegali, stanchezza o distrazione.

Nella maggior parte dei paesi, i neopatentati di età inferiore ai 25 anni rappresentano la porzione maggiore di persone coinvolte in incidenti e di decessi su strada. Tra tutti gli incidenti alla guida all'interno dell'UE, la percentuale di incidenti mortali per i giovani conducenti varia dal 18% in Danimarca al 32% in Germania. Al contrario, la porzione di questa fascia d'età sul totale della popolazione varia dall'8% in Danimarca al 13% in Irlanda. Inoltre, secondo i dati IRTAD, gli incidenti stradali sono la più diffusa causa di morte tra i ragazzi di età compresa tra i 15 ai 24 anni nei paesi dell'OECD, e rappresentano il 35% dei decessi totali, pari a circa 25.000 ogni anno negli ultimi anni. I giovani neopatentati sono fortemente sovra-rappresentati negli incidenti stradali singoli, che cioè non coinvolgono altri veicoli, ed in quelli dovuti alla perdita di controllo del veicolo.

Alla luce di questi dati, consentire ad un'età sempre più bassa di accedere alla guida di mezzi più grandi e pesanti rispetto alle auto, accresce il rischio potenziale di provocare incidenti con conseguenze più impattanti e gravi a causa della massa dei veicoli.

All'opposto dare la possibilità di guidare mezzi voluminosi ad autisti sempre più anziani accresce altrettanto il rischio stradale. In questo caso l'aggravamento del rischio è dovuto a numerosi fattori legati essenzialmente alle condizioni psicofisiche dovute all'età:

Riduzione delle capacità cognitive

- L'**invecchiamento cerebrale** rallenta i tempi di reazione e la capacità di dividere l'attenzione (es. tra cartelli, traffico e pedoni).
- Diminuisce la **flessibilità cognitiva:** è più difficile reagire a situazioni improvvise o complesse, come una precedenza non rispettata o un sorpasso rischioso.
- Alcune **patologie** (iniziali problemi neurologici, uso di farmaci, ipertensione) peggiorano la concentrazione o inducono sonnolenza.

Problemi visivi e uditivi

- Dopo i 65 anni, la visione notturna cala fino al 75 %; aumenta la sensibilità all'abbagliamento.
- Difficoltà a distinguere rapidamente colori e contrasti (es. semafori, segnali stradali).
- La ridotta acuità visiva periferica ostacola la percezione dei veicoli in arrivo da lati.

Limitazioni fisiche e motorie

- L'artrosi o rigidità articolare può rendere più difficile ruotare il capo, frenare rapidamente o mantenere una postura corretta.
- Patologie cardiovascolari o neurologiche (neuropatie) riducono la forza e la coordinazione.

Farmaci e interazioni

- L'uso combinato di antidepressivi, ansiolitici, ipnotici o antipertensivi può ridurre riflessi, attenzione e vigilanza.
- Molti conducenti non sono pienamente consapevoli degli effetti collaterali "sottili" dei farmaci sulla guida.

Sovrastima delle proprie capacità

- L'esperienza accumulata può portare a sottovalutare i cambiamenti fisici o cognitivi: *"guido da 50 anni, non ho mai avuto incidenti"*.
- Questo porta a meno controlli medici e a ritardare la decisione di ridurre o sospendere la guida.

Come possiamo quindi trovare un equilibrio tra la necessità di trasportare merci e persone allargando la platea dei potenziali autisti e garantire la sicurezza sulle strade?

A mio parere il problema non è tanto "quanti anni hai", ma quanta esperienza ti è stata data per maturare ed accrescere le competenze. Se il percorso verso la patente professionale si trasforma in un vero apprendistato su strada, con istruttori qualificati, tutor aziendali e un numero minimo di ore di guida assistita, allora l'età più bassa può diventare un vantaggio. L'ingresso precoce consente infatti di formare conducenti più preparati, con standard europei comuni e un senso di responsabilità costruito nel tempo. Viceversa il mantenere in servizio autisti con un'età più matura deve andare di pari

passo con verifiche serie ed approfondite delle condizioni psicofisiche al momento della valutazione annuale sull'idoneità alla guida.

La sicurezza non si tutela alzando barriere, ma costruendo competenze. L'Europa chiede di rigenerare il mestiere dell'autista, renderlo attrattivo per i giovani e contemporaneamente più professionale. La combinazione di formazione certificata, tecnologie di sicurezza attiva (ADAS), monitoraggio costante nei primi anni di guida e verifiche psico-attitudinali approfondite può trasformare l'attuale criticità in un'opportunità: favorire un ricambio generazionale mancato con una nuova generazione di conducenti consapevoli e ben preparati.

L'obiettivo, insomma, non deve essere scegliere tra più autisti o più sicurezza, ma garantire entrambe. E questo può avvenire solo se la riduzione o l'innalzamento dell'età diventano parte di una strategia integrata: formazione continua, affiancamento, cultura della sicurezza come condizioni imprescindibili per ogni guidatore professionale che si mette al volante di un mezzo da 40 tonnellate o di un autobus carico di passeggeri.

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.