

The background image is a faded, high-angle view of a port and airport. In the upper right, a large cargo plane is in flight. Below it, a port terminal with multiple cranes is visible. In the foreground and middle ground, there are stacks of shipping containers, a train with cargo cars, and various port infrastructure like roads and rail tracks. The overall scene is industrial and busy, representing the themes of marine, aviation, and transport.

MAT REVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

ANNO XVI GIUGNO 2026

Sommario

SANZIONI INTERNAZIONALI E CLAUSOLE DI PROTEZIONE PER GLI ASSICURATORI MERCI

Alberto **Batini**, Avvocato, Partner -
BTG LEGAL

GENERAL AVERAGE: QUANDO L'UNSEAWORTHINESS CAMBIA LE REGOLE DEL GIOCO

Guglielmo **Camera**, Avvocato, Partner
- Camera&Partners

LE PRINCIPALI NOVITÀ NORMATIVE INTRODOTTE DAGLI EMENDAMENTI IMO ALLE CONVENZIONI SOLAS E MARPOL

Nicolò **d'Elia**, Avvocato, Partner;
Melissa **Cusinatti**, Avvocato, Counsel
- CMS

LA CASSAZIONE INTERVIENE SULL'ONERE DELLA PROVA DELLA COLPA GRAVE

Francesca **d'Orsi** – Avvocato, Partner,
d'Orsi Studio legale

LE ASSICURAZIONI MARITTIME NEL TEMPO DELL'INCERTEZZA - AI, GUERRA E NUOVE RESPONSABILITÀ

Giuseppe **Loffreda**, Avvocato,
Founding Partner; Alberto **Cozzo**,
Avvocato, Partner - Legal4Transport

LA PRESCRIZIONE AL VAGLIO DELLA BUONA FEDE: RISCHI OPERATIVI NELLA GESTIONE DEI SINISTRI

Davide **Magnolia**, Avvocato, Equity
Partner - LCA Studio Legale

IL NUOVO REGOLAMENTO SULL'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA IN ITALIA E IN EUROPA

Anna **Masutti**, Avvocato, Partner,
Arianna **Remedi**, Associate - RPLT

AZIONE DIRETTA E POLIZZE AVIATION: I LIMITI SANCITI DA UNA RECENTE SENTENZA DELLA CORTE D'APPELLO DI MILANO

Carolina **Mancuso**, Avvocato, Of
Counsel - Studio Legale Effe &
Partners

CREDIT RISK INSURANCE NEL SETTORE SHIPPING ANCHE IN RELAZIONE ALL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO

Enrico **Molisani**, Avvocato, Partner;
Sara **Capotorto**, Avvocato; Andrea
Ferradini - WEGAL

SISTEMI DI PROTEZIONE CONTRO IL FURTO DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO MERCI SU STRADA

Alessandro **Morelli** - Marine
Insurance Consultant

AVIAZIONE CIVILE E ASSICURAZIONI: IL RUOLO DEGLI STAKEHOLDER E DELL'EASA

Doriano **Ricciutelli** - Istruttore
Security ENAC - Independent Expert
CE

AML PACKAGE E SETTORE ASSICURATIVO: I COMMERCianti DI NATANTI DI ALTO VALORE TRA I NUOVI SOGGETTI OBBLIGATI

Armenia **Riviezzo**, Avvocato, Counsel;
Camilla **Izzi**, Avvocato, Associate;
Federica **Zazzaro**, Avvocato, Associate
Legance

LOCALISMI LEGISLATIVI E ARMONIZZAZIONE DEL DIRITTO ASSICURATIVO MARITTIMO

Marco **Turci**, Avvocato - Studio Legale Turci

SANZIONI INTERNAZIONALI E CLAUSOLE DI PROTEZIONE PER GLI ASSICURATORI MERCI

Alberto Batini, Avvocato, Partner - BTG LEGAL

1. Il quadro normativo delle sanzioni internazionali

Negli ultimi quindici anni il regime delle sanzioni internazionali si è profondamente trasformato, passando da strumento eccezionale di politica estera a componente strutturale del diritto del commercio internazionale. Per le compagnie assicurative specializzate nel ramo trasporti e merci, questo mutamento impone una revisione radicale dei processi di sottoscrizione, delle clausole contrattuali e dei sistemi interni di controllo. Le fonti normative rilevanti si stratificano su tre livelli distinti. A livello internazionale, le risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite costituiscono il fondamento giuridico primario, vincolando gli Stati membri attraverso misure che possono includere embarghi commerciali, congelamento di asset e divieti di fornitura di servizi finanziari. A livello europeo, i regolamenti adottati ex art. 215 TFUE hanno efficacia diretta e trovano applicazione immediata in tutti gli ordinamenti degli Stati membri. A livello statunitense, le misure adottate dall'Office of Foreign Assets Control (OFAC) del Dipartimento del Tesoro esercitano una portata extraterritoriale che, attraverso il meccanismo delle sanzioni secondarie, coinvolge soggetti e transazioni privi di qualsiasi collegamento diretto con il territorio americano. Per le compagnie assicurative, il nodo critico risiede nella definizione di "fornitura di servizi". **La stipula di una polizza a copertura di merci trasportate verso o da Paesi sotto embargo, così come l'erogazione di un indennizzo a favore di un soggetto incluso nelle liste OFAC o UE, può configurare una violazione sanzionatoria anche qualora l'assicuratore non abbia avuto diretta consapevolezza della natura del soggetto o della destinazione effettiva della merce.** L'elemento oggettivo prevale su quello soggettivo, con conseguenze che possono includere sanzioni pecuniarie di straordinaria entità, revoca delle licenze e danni reputazionali irreparabili. Il panorama si complica ulteriormente per la frequenza con cui i regimi sanzionatori vengono aggiornati. Le designazioni OFAC e le modifiche ai regolamenti UE avvengono con cadenza pressoché settimanale, rendendo il mantenimento di elenchi aggiornati una sfida operativa continua. L'invasione russa dell'Ucraina del febbraio 2022 ha costituito un caso paradigmatico: nel giro di pochi mesi il numero di persone fisiche e giuridiche sanzionate dall'Unione Europea è aumentato di oltre tremila unità, con conseguente necessità di rivedere portafogli di polizze, rinegoziare contratti di riassicurazione e sospendere coperture attive.

2. Clausole di protezione: tipologie e architettura contrattuale

La risposta del mercato assicurativo all'escalation del rischio sanzionatorio è stata l'elaborazione di specifiche clausole contrattuali che limitano o escludono la copertura in presenza di elementi sanzionatori. Tali clausole — che il mercato anglosassone definisce Sanctions Limitation and Exclusion Clauses (SLEC) — hanno acquisito uno status di quasi-standardizzazione, pur con significative differenze nella formulazione e nell'estensione della tutela offerta.

La clausola LMA 3100 e i suoi sviluppi

Il punto di riferimento principale per il mercato internazionale rimane la clausola elaborata dalla Lloyd's Market Association (LMA 3100), che esclude dalla copertura qualsiasi sinistro o spesa che esporrebbe l'assicuratore a sanzioni, divieti o restrizioni ai sensi della legislazione ONU, UE, britannica o statunitense. La clausola, nella sua versione aggiornata post-2022, introduce una previsione di automatica sospensione della copertura nel momento in cui si verifichi una delle condizioni sanzionatorie, senza necessità di comunicazione formale. Questo meccanismo trasferisce in capo all'assicurato un onere di monitoraggio proattivo che molti contraenti, specialmente le PMI del settore logistico, non sono in grado di assolvere efficacemente. Nel panorama italiano la giurisprudenza di merito ha progressivamente riconosciuto la legittimità di tali clausole, purché formulate in modo sufficientemente chiaro e specifico da soddisfare i requisiti di trasparenza imposti dagli artt. 166 e seguenti del CAP e dalla normativa IVASS in materia di informativa precontrattuale.

Il problema delle sub-sanctioned entities nelle catene di fornitura

Una delle questioni più controverse riguarda la responsabilità dell'assicuratore quando il soggetto sanzionato non sia il contraente diretto ma un operatore a valle della catena logistica. Si pensi al caso di una polizza merci stipulata da un esportatore italiano, le cui merci vengano trasbordate in un porto intermedio da un vettore marittimo successivamente inserito nelle liste di designazione.



In tal caso, la clausola sanzionatoria standard può determinare l'inefficacia della copertura nonostante la buona fede dell'assicurato. **La risposta del mercato ha prodotto due orientamenti contrapposti.** Un primo filone, prevalente nel mercato londinese, sostiene la legittimità dell'applicazione automatica dell'esclusione anche in caso di inconsapevolezza dell'assicurato, sulla base della natura oggettiva del divieto normativo. Un secondo orientamento, maggiormente radicato nella dottrina continentale, distingue tra violazioni dirette e indirette, ammettendo la copertura per le seconde quando l'assicurato dimostri di aver implementato adeguati sistemi di screening dei propri partner commerciali. In sede di sottoscrizione di polizze cargo su rotte ad elevato rischio geopolitico — Mar Rosso, Stretto di Hormuz, rotte orientali — si raccomanda pertanto l'inserimento di specifiche dichiarazioni dell'assicurato relative ai soggetti coinvolti nella catena, con conseguente clausola di decadenza dalla garanzia in caso di false dichiarazioni.

Compliance, underwriting e prospettive

I sistemi di screening e il ruolo della tecnologia

Il primo presidio operativo è rappresentato dai sistemi automatici di screening delle controparti rispetto alle liste di designazione aggiornate. Le principali soluzioni disponibili sul mercato integrano in tempo reale le designazioni OFAC, UE, UK OFSI e ONU, consentendo una verifica istantanea del contraente, del beneficiario, del vettore e dell'intera catena logistica nelle polizze open cover. L'adozione di tali sistemi sta progressivamente acquisendo rilevanza giuridica: alcune autorità di vigilanza europee hanno iniziato a valutarne l'adeguatezza nell'ambito delle ispezioni ordinarie, e il mancato aggiornamento delle liste può configurare una violazione dei requisiti di sistema di governo societario previsti dalla Direttiva Solvency II. Il tema dell'intelligenza artificiale applicata allo screening sanzionatorio merita un approfondimento. I modelli di machine learning addestrati su dataset di controparti sanzionate sono in grado di identificare pattern tipici delle tecniche di evasione, come il ricorso a società-schermo, il frazionamento degli ordini o l'utilizzo di bandiere di comodo. Tuttavia, l'utilizzo di tali modelli solleva questioni di responsabilità in caso di falsi negativi: la responsabilità dell'assicuratore non viene meno per il solo fatto di aver adottato tecnologie avanzate. Un aspetto frequentemente sottovalutato riguarda la gestione del rischio sanzionatorio nei contratti di riassicurazione. Le clausole sanzionatorie standard dei trattati internazionali, elaborate principalmente in sede londinese, contengono previsioni di automatica esclusione che producono effetti a cascata sul cedente. **Se il riassicuratore non è tenuto a rimborsare un sinistro per ragioni sanzionatorie, la compagnia cedente si trova a sopportare l'intero rischio in ritenzione, con conseguente impatto diretto sulla propria solvibilità.**

Orientamenti per il mercato italiano e prospettive normative

Il mercato assicurativo italiano si trova in una posizione peculiare: la struttura del tessuto produttivo nazionale, caratterizzata da forte vocazione all'export manifatturiero verso mercati emergenti a rischio sanzionatorio, determina un'elevata esposizione delle polizze cargo a scenari problematici; d'altro canto, la tradizionale cautela delle compagnie italiane nella definizione delle esclusioni contrattuali ha prodotto formulazioni spesso più favorevoli all'assicurato rispetto agli standard internazionali, con rischio di disallineamento dai trattati di riassicurazione. IVASS ha chiarito già dal 2024 (provvedimento prot. N. 0179600/24 del 26/07/2024) che tutte le imprese di assicurazione e tutti gli intermediari assicurativi, incluse le sedi secondarie in Italia di imprese estere, anche operanti solo nei rami Danni, sono tenuti a mettere in atto procedure e controlli per individuare fondi e risorse economiche oggetto di congelamento, monitorando costantemente la lista dei soggetti sanzionati. Il divieto di operare con soggetti sanzionati si applica a chiunque, inclusi imprese di assicurazione e intermediari, per qualsiasi attività sul territorio nazionale. **In conclusione, il rischio sanzionatorio non è un rischio assicurabile in senso tecnico: non risponde a distribuzioni statistiche prevedibili e la sua manifestazione è intimamente connessa a decisioni di natura politica imprevedibili. La sua corretta gestione richiede un approccio ibrido, che combini presidi legali e contrattuali, sistemi tecnologici avanzati, formazione continua del personale e un dialogo costante con i riassicuratori internazionali. Le compagnie che sapranno integrare efficacemente queste dimensioni saranno in grado di mantenere competitività nei mercati ad alto potenziale, garantendo al contempo la propria solidità patrimoniale e il rispetto degli obblighi normativi.**

GENERAL AVERAGE: QUANDO L'UNSEAWORTHINESS CAMBIA LE REGOLE DEL GIOCO

Guglielmo Camera, Avvocato, Partner – Camera&Partners

Nel mondo assicurativo marittimo, poche cose sembrano più prevedibili della general average: arriva la richiesta, si verifica la garanzia, si paga. È una routine quasi automatica, raramente messa in discussione.

Questa apparente semplicità era già stata profondamente incrinata dalla decisione della UK Supreme Court nel caso "CMA CGM LIBRA" nel 2021, oggi punto di riferimento imprescindibile. In quella vicenda, la Corte ha affermato un principio chiave: anche un difetto nel passage planning – quindi un'attività tipicamente riconducibile alla navigazione – può rendere la nave unseaworthy ai sensi dell'art. III rule 1 delle Hague Rules, se sufficientemente grave e causativo del sinistro. Inoltre, ha chiarito che l'obbligo di due diligence del vettore è non delegabile e non può essere eluso invocando la "navigation exception".

Il risultato è uno spostamento concreto dell'attenzione: la general average non è più un meccanismo neutro di ripartizione del rischio, ma un terreno su cui la seaworthiness – e la prova della due diligence – diventano centrali.

Il caso "Happy Aras", deciso di recente dall'Admiralty Court inglese (Unity Ship Group S.A. v Euroins Insurance JSC (The "Happy Aras") [2026] EWHC 7 (Admlty), dimostra che questa trasformazione non è teorica, ma opera pienamente nella pratica. La vicenda nasce da un incaglio avvenuto nel marzo 2023 lungo la costa turca. Il sinistro comporta danni rilevanti e un'articolata operazione di salvataggio. Gli armatori dichiarano avaria generale e il liquidatore di AG quantifica il contributo degli interessi cargo in circa USD 1,27 milioni. L'assicuratore delle merci rifiuta però il pagamento, sostenendo che il contributo non sia "reasonably, properly and legally due", in quanto il sinistro sarebbe stato causato da un inadempimento del vettore. Le York-Antwerp Rules, e in particolare la Rule D, consentono infatti il contributo in avaria generale anche in presenza di colpa. Ma questo non significa che ogni richiesta sia automaticamente dovuta. Le difese contrattuali restano pienamente operative. In termini pratici, la general average può esistere sul piano formale, ma non produrre effetti sul piano sostanziale se il vettore ha violato i propri obblighi, a partire da quello di rendere la nave seaworthy ai sensi dell'art. III rule 1 delle Hague Rules.

La decisione non introduce principi nuovi, ma mostra con chiarezza come questi vengano applicati quando si entra nel merito dei fatti. Il cuore del caso è la condotta del Comandante. Il giudice non si limita a individuare errori di navigazione, ma ricostruisce un quadro complessivo che supera la soglia della negligenza e si colloca sul piano dell'incompetenza. Non un episodio isolato, ma una vera e propria "dereliction of duty": deviazione deliberata dalla rotta pianificata, assenza di controlli sulla posizione, mancanza di vedetta durante le ore notturne, scarso utilizzo degli strumenti di bordo e registrazioni non coerenti con i dati AIS.

Questa qualificazione è cruciale. La giurisprudenza inglese distingue nettamente tra negligenza e incompetenza dell'equipaggio, e solo quest'ultima è idonea a rendere la nave unseaworthy. Nel "Happy Aras", la linea viene chiaramente oltrepassata. Accertata l'unseaworthiness, il tema si sposta sulla due diligence. Il meccanismo è noto agli operatori: il cargo deve dimostrare l'innavigabilità, ma è il vettore che deve provare di aver fatto tutto il necessario per evitarla. Ed è proprio su questo terreno che la posizione degli armatori si rivela fallace in modo decisivo. La prova offerta si limita a certificati e riferimenti generici, senza alcuna evidenza concreta di verifiche effettive o di un sistema di controllo della competenza del Comandante. La corte, quindi, ritiene tale materiale insufficiente e conclude che l'onere probatorio non sia stato assolto. L'effetto è che il diritto al contributo in general average viene meno.

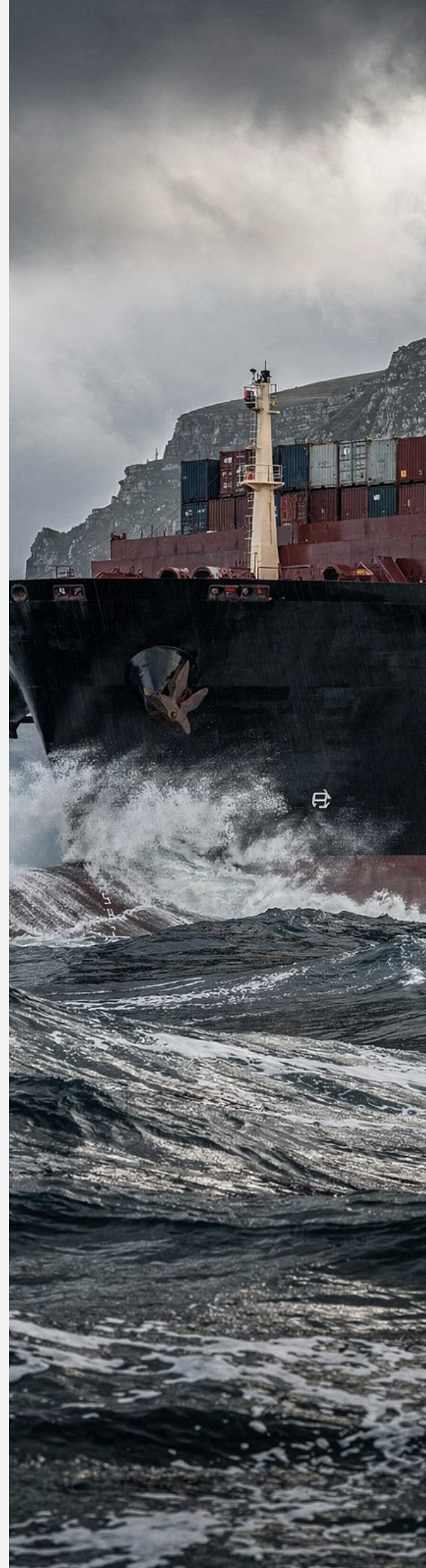
Il caso si inserisce inevitabilmente nel solco tracciato dalla decisione della UK Supreme Court in CMA CGM Libra, che ha riportato al centro del dibattito il tema del passage planning. In quella occasione, la Corte aveva chiarito che carenze nel processo di pianificazione della navigazione possono integrare un'ipotesi di unseaworthiness, purché abbiano avuto un ruolo causale nel sinistro. Nel "Happy Aras", il giudice riprende questo principio ma ne offre un'applicazione concreta altrettanto significativa. Il passage plan viene definito "basic" e non pienamente allineato alle migliori pratiche, ma non viene ritenuto causativo. Se fosse stato seguito, l'incidente non si sarebbe verificato. Il punto, quindi, non è la qualità del piano in sé, ma il fatto che sia stato ignorato dal bordo.

Ne emerge una linea operativa chiara: la "CMA CGM Libra" ha aperto la porta alle contestazioni fondate sul passage planning, ma la "Happy Aras" ricorda che quella porta non può essere superata in assenza di nesso causale.

Per il mercato assicurativo, le implicazioni sono concrete. Il caso conferma che la general average non è un automatismo e che esistono spazi reali per opporsi al contributo quando emergano profili di unseaworthiness. Mostra inoltre come, nella pratica, la difesa più efficace passi spesso attraverso l'analisi del comportamento del bordo, più che attraverso contestazioni tecniche sul piano di navigazione. Soprattutto, evidenzia un punto che resta decisivo: la partita si gioca sulla prova. Senza evidenze solide della due diligence, la posizione dell'armatore difficilmente regge.

Resta aperta una domanda di sistema: se e in che misura un'impostazione di questo tipo possa riflettersi anche al di fuori delle polizze merci, in particolare nell'ambito corpi e macchine. In tale contesto, l'unseaworthiness rileva tradizionalmente solo in presenza di privity dell'assicurato, nella forma della c.d. "blind-eye knowledge", e non in caso di mera negligenza. Tuttavia, carenze strutturali nella selezione, formazione e supervisione dell'equipaggio potrebbero, in prospettiva, avvicinarsi a soglie soggettive più elevate.

La lezione del "Happy Aras" è, in fondo, semplice. La general average continua a essere uno strumento centrale di ripartizione del rischio, ma non è una promessa di pagamento incondizionata: quando la gestione della nave scende sotto gli standard minimi di professionalità, quella promessa può svanire molto rapidamente.



LE PRINCIPALI NOVITÀ NORMATIVE INTRODOTTE DAGLI EMENDAMENTI IMO ALLE CONVENZIONI SOLAS E MARPOL

Nicolò d'Elia, Avvocato, Partner; Melissa Cusinatti, Avvocato, Counsel - CMS

In data 1° gennaio 2026 è entrato in vigore un ampio pacchetto di emendamenti ai principali trattati e codici dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che hanno inciso in maniera significativa su diverse convenzioni, tra cui, in particolare, la Convenzione SOLAS del 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea) e la Convenzione MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, nella versione modificata dal Protocollo del 1978). Tali interventi normativi si inseriscono in un più vasto processo di aggiornamento del quadro regolatorio internazionale e investono una pluralità di ambiti, tra cui la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino, le condizioni di lavoro dei marittimi, la formazione professionale e i requisiti tecnici delle navi.

Tra le principali innovazioni si può, anzitutto, richiamare l'introduzione di specifici obblighi formativi in materia di prevenzione e gestione di fenomeni di molestia, bullismo e violenza a bordo. In tale prospettiva, gli emendamenti al Codice STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – e in particolare alla tabella A-VI/1-4 relativa alla sicurezza personale e alle responsabilità sociali – introducono requisiti minimi obbligatori volti a fornire ai marittimi adeguati strumenti conoscitivi per prevenire e affrontare tali situazioni, a testimonianza di una crescente attenzione anche agli aspetti sociali della vita a bordo. Ulteriori modifiche riguardano sempre la Convenzione STCW-F e l'annesso codice, andando a rafforzare gli standard di addestramento, certificazione e competenza del personale impiegato sulle navi da pesca, mediante l'introduzione di criteri standardizzati e di livelli minimi di qualificazione.

Sul piano tecnico-operativo, gli emendamenti alla SOLAS introducono nuovi requisiti in materia di sicurezza delle attrezzature di sollevamento di bordo e dei verricelli per la movimentazione delle ancore (regola II-1/3-13), accompagnati da specifiche linee guida in tema di progettazione, utilizzo, ispezione e manutenzione. Si registrano interventi anche in materia di sicurezza dei combustibili, l'obbligatorietà di inclinometri elettronici per alcune tipologie di navi di nuova costruzione (in particolare portacontainer e bulk carrier di stazza superiore a 3.000 GT), nonché sul rafforzamento dei sistemi antincendio nelle aree veicoli e Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), attraverso nuovi requisiti relativi a sistemi di rilevazione, allarme e videosorveglianza. **Tra le innovazioni più significative, merita particolare attenzione l'introduzione di un obbligo specifico di segnalazione immediata in caso di perdita di container in mare. In tal senso, è opportuno precisare che non si tratta di un obbligo del tutto nuovo, essendo già previsto, nel sistema previgente, un dovere generale di segnalazione dei pericoli per la navigazione ("Danger Messages").** Gli emendamenti del 2026, tuttavia, introducono una disciplina più dettagliata e standardizzata, finalizzata a garantire una maggiore trasparenza, uniformità e tempestività nelle comunicazioni.

Prima di esaminare nel dettaglio tale disciplina, appare utile richiamare alcuni dati empirici relativi al fenomeno della perdita di container. Secondo l'ultimo rapporto pubblicato dal World Shipping Council (WSC - World Shipping Council- Containers Lost at Sea Report 2025), nel 2024 sono stati persi in mare 576 container su oltre 250 milioni trasportati, dato che, sebbene in aumento rispetto al 2023, rimane sensibilmente inferiore alla media dell'ultimo decennio (pari a circa 1.274 container annui). L'analisi evidenzia, inoltre, come una quota rilevante delle perdite sia riconducibile a specifiche condizioni operative (quali il mutamento delle rotte commerciali dovuto alle "tensioni" geo-politiche nel Mar Rosso), che hanno determinato un incremento del traffico attorno al Capo di Buona Speranza – area notoriamente caratterizzata da condizioni meteo-marine particolarmente severe – con conseguente aumento del rischio di perdita del carico. Da tali dati emerge con chiarezza come la perdita di container rappresenti, sotto il profilo statistico, un fenomeno relativamente marginale rispetto ai volumi complessivi del flusso marittimo. Ciò nondimeno, anche singoli eventi possono generare conseguenze di non trascurabile impatto. **Un container parzialmente sommerso, infatti, costituisce un significativo pericolo per la navigazione, mentre il contenuto del carico può determinare effetti dannosi per l'ambiente marino, soprattutto in presenza di merci pericolose. A ciò si aggiungono profili di natura reputazionale per gli operatori coinvolti, i quali possono riflettersi, indirettamente, anche sul piano assicurativo. In tale contesto, l'obbligo di reporting introdotto dagli emendamenti del 2026 si inserisce in una logica volta non tanto all'eliminazione del rischio – che rimane fisiologicamente connesso all'attività di trasporto marittimo – quanto, piuttosto, alla sua emersione tempestiva e gestione attraverso la raccolta e la condivisione ordinata di informazioni.**

Passando ad un'analisi sistematica, alla luce delle modifiche sopra richiamate, la disciplina si struttura attorno all'obbligo di segnalazione immediata della perdita di container in mare, previsto dal Capitolo V, Regola 31 della Convenzione SOLAS.

Emendamenti IMO 2026: obblighi di segnalazione e responsabilità

La disposizione pone a carico del comandante l'obbligo di assicurare una tempestiva comunicazione sia degli eventi di perdita di uno o più container, sia dell'eventuale avvistamento di unità alla deriva. La responsabilità primaria grava, pertanto, sul comandante, tenuto a trasmettere la segnalazione a tre distinti destinatari: le navi nelle vicinanze, al fine di prevenire rischi per la navigazione; le autorità dello Stato costiero più vicino; lo Stato di bandiera. Qualora, per ragioni operative, la nave non sia in grado di adempiere a tale obbligo – come, ad esempio, nel caso di abbandono della stessa – l'onere di segnalazione ricade sulla compagnia di navigazione, in conformità alla logica organizzativa sottesa all'International Safety Management Code (ISM Code). L'ambito di applicazione delle nuove disposizioni presenta carattere globale e si estende a tutte le navi che trasportano uno o più container, indipendentemente dalla bandiera o dall'area di navigazione.

Come anticipato, le modifiche introdotte non danno luogo a un obbligo del tutto nuovo, ma introducono un dovere generico di segnalazione dei pericoli per la navigazione già previsto nel sistema previgente, contribuendo, tuttavia, a rafforzarlo e a definirne con maggiore precisione il contenuto. **Ne deriva che non si configura un nuovo centro di imputazione della responsabilità, ma, piuttosto, l'evoluzione di un obbligo di comportamento già esistente, il quale si qualifica, più che come obbligo di risultato, come obbligo di condotta, incentrato sull'osservanza diligente delle prescrizioni operative.** La Regola 32 del Capitolo V della SOLAS delinea il contenuto minimo della segnalazione, che deve includere: la qualificazione dell'evento (perdita o avvistamento); i dati identificativi della nave; il tempo e il luogo dell'incidente, anche se solo stimati; il numero, effettivo o approssimativo, dei container coinvolti; l'eventuale presenza di merci pericolose, con indicazione dei relativi codici ONU; nonché una descrizione delle unità, comprensiva di dimensioni, tipologia e stato di carico.

Degna di nota è altresì la previsione di un procedimento di segnalazione articolato in più fasi. La normativa, infatti, riconoscendo le difficoltà operative che caratterizzano l'immediatezza dell'evento, consente una prima comunicazione contenente dati anche incompleti, seguita da aggiornamenti successivi, fino alla trasmissione di un rapporto definitivo fondato su verifiche tecniche e su un accertamento puntuale rispetto ai container effettivamente perduti.

La disciplina risulta ulteriormente rafforzata dall'obbligo, a carico dello Stato di bandiera, di trasmettere i dati relativi all'evento al sistema informativo globale GISIS (Global Integrated Shipping Information System), favorendo così la raccolta e la condivisione di informazioni su scala internazionale. In questa prospettiva, la standardizzazione del reporting rappresenta un passaggio decisivo, ulteriormente consolidato dall'adozione di modelli uniformi di segnalazione predisposti dall'IMO. Il nuovo sistema di reporting si configura come uno strumento volto a migliorare la gestione del rischio, consentendo, tra l'altro, decisioni operative più informate in termini di pianificazione delle rotte e di evitamento di condizioni meteo avverse, nonché l'attivazione di meccanismi di early warning a beneficio delle autorità costiere e delle unità navali minori.



Al contempo, esso assume una rilevanza crescente anche sul piano assicurativo, in quanto consente agli assicuratori di distinguere tra rischi inevitabili e rischi riconducibili a carenze operative, incidendo direttamente sulla valutazione del sinistro e sulla determinazione dell'indennizzo. Il report, infatti, si configura non solo come strumento di documentazione dell'evento, ma anche come elemento rilevante ai fini della notifica del sinistro ai sensi delle polizze e quale indicatore di conformità agli obblighi di sicurezza.

Il nuovo obbligo di reporting solleva interrogativi circa un possibile ed apparente aggravio degli obblighi gravanti sul comandante. Tuttavia, una lettura più attenta mostra come esso si inserisca in una logica prevalentemente organizzativa, coerente con il modello delineato dall'ISM Code, nel quale la responsabilità non è più esclusivamente imputata al singolo individuo, ma al funzionamento complessivo del sistema organizzativo della compagnia di navigazione.

Sotto il profilo delle conseguenze giuridiche, l'eventuale inadempimento dell'obbligo di segnalazione assume una duplice rilevanza. Da un lato, esso integra una violazione delle disposizioni di diritto internazionale convenzionale (SOLAS e MARPOL), con le conseguenti implicazioni sul piano pubblicistico, che possono tradursi in sanzioni o misure restrittive da parte delle autorità competenti. Dall'altro lato, esso rileva anche sul piano privatistico, in particolare nell'ambito del rapporto assicurativo, potendo configurare una violazione del principio di utmost good faith e degli obblighi di cooperazione informativa, con possibili effetti pregiudizievoli in ordine al diritto all'indennizzo.

Nel loro complesso, gli emendamenti IMO del 2026 evidenziano come il diritto marittimo stia evolvendo verso un sistema in cui la gestione del rischio, la trasparenza informativa e i profili di responsabilità, intesi tanto come valutazione della condotta operativa, quanto come responsabilità civile e assicurativa, risultano sempre più interdipendenti, attribuendo, in questo caso specifico, al reporting una funzione centrale tanto sul piano operativo quanto su quello giuridico ed economico. Al di là di questi aspetti puramente tecnici, è opportuno segnalare come gli emendamenti del 2026 non si siano limitati a rafforzare i presidi di sicurezza tecnica, ma abbiano esteso in modo significativo la nozione stessa di sicurezza marittima alla dimensione umana e relazionale. In particolare, l'introduzione di specifici obblighi formativi in materia di prevenzione di molestie, bullismo e violenze a bordo testimonia una crescente attenzione alla tutela della persona del marittimo e conferma come la prevenzione del rischio non possa prescindere dal corretto funzionamento delle dinamiche sociali e organizzative all'interno della compagnia di navigazione.

LA CASSAZIONE INTERVIENE SULL'ONERE DELLA PROVA DELLA COLPA GRAVE IN CASO DI SMARRIMENTO DELLA MERCE AFFIDATA AL VETTORE PER IL TRASPORTO

Francesca d'Orsi – Avvocato, Partner, d'Orsi Studio legale

Una recentissima ordinanza della Corte di Cassazione (Cass. civ., Sez. III, ordinanza 5052 del 3 marzo 2026) ha introdotto un "correttivo", se così si può dire, rispetto al consolidato principio per cui lo smarrimento della merce affidata al vettore per il trasporto in assenza di congrue spiegazioni circa le ragioni della perdita costituisca ontologicamente colpa grave.

In sostanza, stabilisce ora la Suprema Corte, in caso di smarrimento o perdita della merce durante un trasporto, il semplice mancato chiarimento da parte del vettore sulle cause e circostanze della perdita non configura automaticamente una colpa grave del vettore.

La perdita della merce è il fatto che fonda la responsabilità del vettore in via presuntiva, ma non può diventare, da sola, anche il fatto che dimostra la sua colpa grave, precisa la Corte di legittimità. Diversamente, ogni perdita non chiarita comporterebbe automaticamente l'eliminazione del limite risarcitorio, con sostanziale svuotamento della funzione dell'art. 1696 c.c. e delle limitazioni previste dalla normativa in materia di trasporto. Di conseguenza, per superare i limiti risarcitori stabiliti in via presuntiva dalla normativa nazionale o internazionale applicabile alla concreta fattispecie, ed ottenere il risarcimento integrale del danno, l'avente diritto – che come noto ha in capo a sé l'onere della prova della colpa grave - deve fornire prove precise circa la negligenza inescusabile del vettore durante le fasi di trasporto. La colpa grave richiede dunque qualcosa di più: occorre dimostrare una condotta organizzativa, gestionale o esecutiva del trasporto caratterizzata da inescusabile negligenza, non una semplice omissione esplicita successiva al sinistro. La Corte richiama infatti l'orientamento secondo cui la colpa grave consiste in un comportamento consapevole che, pur senza volontà di arrecare danno, si traduce in una imprudenza o negligenza tale da comportare l'omissione non solo della diligenza professionale media, ma persino di quel minimo di diligenza normalmente osservato da chiunque.

Il passaggio nodale, anche sul piano processuale, riguarda l'onere di allegazione, in quanto la Suprema Corte chiarisce che chi agisce contro il vettore e vuole ottenere il risarcimento integrale non può limitarsi a rilevare che il vettore non ha saputo giustificare la perdita o lo smarrimento della merce. Si tratta di allegazioni che per la Corte sono troppo generiche. Occorre invece dedurre fatti storici specifici dai quali possa emergere la colpa grave. Per esempio, possono considerarsi:

la custodia della merce in luogo non sorvegliato;	l'abbandono del carico senza controllo;
l'omessa tracciatura di colli di valore elevato;	l'assenza di procedure minime di presa in carico e consegna;
la mancata verifica dei passaggi logistici essenziali;	l'affidamento del collo a soggetti non identificati;
la violazione di procedure interne o standard professionali elementari;	la gestione del trasporto in modo incompatibile con il valore, la natura o la vulnerabilità della merce.

L'allegazione deve dunque riguardare i fatti: che cosa è stato fatto, che cosa è stato omesso, in quale fase del trasporto, da chi, con quale prevedibilità del rischio e con quale scostamento dagli standard minimi di diligenza professionale.

L'intento della Corte di Cassazione è lodevole, ma resta indubbio quel limite della prova impossibile o talmente legata a profili non nella disponibilità, neanche con le migliori verifiche, del proprietario della merce, che rende indubbiamente questo correttivo tutto da discutere.

LE ASSICURAZIONI MARITTIME NEL TEMPO DELL'INCERTEZZA - AI, GUERRA E NUOVE RESPONSABILITÀ

Giuseppe Loffreda, Avvocato, Founding Partner; Alberto Cozzo, Avvocato, Partner
- Legal4Transport

Rischi geopolitici globali ed intelligenza artificiale caratterizzano questa seconda metà degli Anni Venti del XXI Secolo, ed anche la navigazione mercantile deve fare i conti con una Nuova Frontiera ancora tutta da scoprire, e che finisce col ridefinire pure le categorie giuridiche tradizionali del diritto assicurativo, imponendo una revisione profonda dei modelli di responsabilità e gestione del rischio.

La crisi di Hormuz

Già all'indomani dell'invasione russa a febbraio 2022 si è sviluppata una pregnante letteratura in tema di gestione del rischio geopolitico. Da ultimo e tra i tanti si segnala Howden Re a marzo 2026 che in suo report ha descritto l'ultima crisi nello Stretto di Hormuz come un evento sistemico capace di colpire simultaneamente molteplici linee assicurative: marine, energy, political violence, cyber e trade credit. La chiusura dello stretto da parte dell'Iran, accompagnata da attacchi missilistici e droni contro navi, porti e infrastrutture energetiche, ha prodotto effetti immediati sul mercato assicurativo globale, coi i premi war risk aumentati fino al 2400%, mentre molte coperture annuali sono state sostituite da assicurazioni "voyage-by-voyage", limitate cioè alla singola traversata. Dal punto di vista giuridico, ciò rappresenta un mutamento significativo della funzione dell'assicurazione marittima. Tradizionalmente, il contratto assicurativo garantiva stabilità e prevedibilità del rischio nel medio-lungo periodo; oggi, invece, il rischio geopolitico produce una frammentazione della copertura e una continua revisione delle condizioni contrattuali. Emblematico è il ricorso alle clausole di cancellazione entro 72 ore ("72-hour cancellation clauses"), attraverso cui i principali P&I Clubs possono sospendere rapidamente le coperture in caso di escalation militare. Tale dinamica pone questioni rilevanti in tema di equilibrio contrattuale, buona fede e tutela dell'assicurato, specialmente nei casi in cui l'armatore si trovi improvvisamente privo di copertura in aree operative essenziali per il commercio internazionale. Parallelamente, si pone, sempre per Howden Re, il problema dell'"aggregation risk", ossia la difficoltà di stabilire se una pluralità di attacchi coordinati debba essere considerata come un unico evento assicurativo oppure come eventi distinti. La questione non è meramente tecnica: dalla qualificazione dell'evento dipende infatti l'attivazione dei limiti di indennizzo e delle coperture riassicurative. Se attacchi simultanei contro infrastrutture energetiche in più Stati del Golfo venissero qualificati come un'unica "occurrence", i massimali riassicurativi potrebbero esaurirsi rapidamente, con conseguenze rilevanti sia per i cedenti sia per i riassicuratori (in tema gli Usa con l'ultimo raddoppio della garanzia assicurativa per Hormuz portandola a \$40 billion). **Rischi sistemici sempre più interconnessi dunque, con la guerra contemporanea che non produce più esclusivamente danni fisici localizzati, ma eventi multidimensionali che coinvolgono simultaneamente logistica, energia, cybersicurezza e supply chain globale (Lo stesso report di Howden sottolinea come i recenti attacchi abbiano colpito anche data center, aeroporti e infrastrutture digitali, creando scenari di "cyber-physical escalation").**

Il nuovo codice internazionale per le navi autonome

L'AI ha già in effetti modificato le operazioni marittime e la logistica tout court attraverso sistemi di manutenzione predittiva, routing automatico, monitoraggio ambientale e supporto decisionale (sul punto si rinvia tra l'altro al report dell'OECD/ITF di Aprile 2026: Skills Move us Forward: Transport Workforce Skills in the Age of AI). Tuttavia, l'introduzione di navi parzialmente o totalmente autonome produce interrogativi giuridici di enorme rilevanza, in una certa misura superate nel corso della 111ª sessione del Maritime Safety Committee dell'International Maritime Organization (IMO), riunita a Londra dal 13 al 22 Maggio 2026, con l'adozione del MASS Code (Maritime Autonomous Surface Ships Code), destinato a disciplinare le navi autonome e telecomandate: una svolta normativa storica (benché il Codice non sia mandatory), poiché introduce un quadro internazionale dedicato all'integrazione sicura delle navi autonome nel commercio marittimo globale. Per vero si è posto già negli ultimi anni il tema del coordinamento, sotto il profilo normativo, delle convenzioni internazionali vigenti rispetto alla navigazione autonoma, con innegabili limiti sol che si consideri: l'articolo 98 UNCLOS sul dovere di assistenza in mare; la Convenzione COLREGS sull'obbligo di mantenere una vigilanza visiva e uditiva costante; la Convenzione SOLAS che richiede un equipaggio adeguato a bordo.



Il MASS Code, ora, stabilisce requisiti specifici in materia di progettazione, sicurezza, cybersecurity, operazioni remote e integrazione dei Remote Operations Centres (ROC). Particolarmente significativa è la scelta dell'IMO di mantenere il principio della supervisione umana: anche nelle operazioni autonome, il comandante conserva la responsabilità generale della nave. Tale impostazione dimostra come il diritto marittimo internazionale stia tentando di preservare il tradizionale principio della centralità dell'elemento umano, pur in un contesto di crescente automazione (e di pari passo è andata l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) col progetto RBAT - Risk-Based Assessment Tool -, sviluppato per valutare i rischi nelle operazioni di navi autonome e a controllo remoto (MASS)).

Assicurazioni marittime: AI, responsabilità e futuro del settore

Dal punto di vista assicurativo, il MASS Code può rappresentare un primo tentativo di standardizzazione normativa, essenziale per consentire agli assicuratori di definire criteri uniformi di valutazione del rischio, tenuto conto delle implicazioni in materia di compliance e responsabilità professionale. Gli armatori dovranno dimostrare non soltanto la conformità tecnica delle navi autonome agli standard IMO, ma anche l'adeguatezza dei protocolli cybersecurity, dei sistemi di monitoraggio remoto e delle procedure di emergenza. Questo comporterà una ulteriore e significativa espansione delle obbligazioni informative nei confronti degli assicuratori, con un conseguente aumento del contenzioso relativo a dichiarazioni inesatte o reticenti nella fase precontrattuale. Il primo problema riguarda la responsabilità civile in caso di incidente: nella navigazione tradizionale, il comandante e l'armatore costituiscono i principali centri di imputazione della responsabilità; nei sistemi autonomi, invece, l'errore può derivare da molteplici fattori (un malfunzionamento dell'algoritmo, un difetto del software, un errore nella raccolta dati o persino un attacco informatico). Diventa quindi difficile individuare il soggetto responsabile tra operatore, produttore del sistema AI, sviluppatore del software o proprietario della nave. **La frammentazione della responsabilità produce inevitabili conseguenze assicurative. Gli assicuratori dovranno valutare non soltanto il rischio "tradizionale", ma anche l'affidabilità dei sistemi AI, la robustezza della cybersecurity e la qualità dei dati utilizzati dagli algoritmi. Il rischio assicurativo assume quindi una dimensione tecnologica sempre più sofisticata, imponendo nuove metodologie di underwriting basate sull'analisi dei dati in tempo reale.** Ed in effetti si registra sul mercato assicurativo l'introduzione di nuove forme di copertura assicurativa specializzata (cyber risks, errori algoritmici, malfunzionamenti operativi e danni ambientali derivanti da sistemi autonomi), un passaggio fondamentale perché il mercato assicurativo non può più limitarsi a trasferire il rischio tradizionale, ma deve diventare parte integrante della governance tecnologica e digitale del trasporto marittimo, giungendo fino all'introduzione di modelli dinamici basati sui dati operativi raccolti in tempo reale. Tale evoluzione solleva importanti questioni giuridiche in materia di privacy, trattamento dei dati e trasparenza algoritmica. Gli assicuratori avranno accesso a enormi quantità di dati operativi sensibili, potenzialmente rilevanti non solo ai fini assicurativi ma anche commerciali e strategici. Diventa quindi necessario definire regole chiare sulla proprietà dei dati, sulle modalità di utilizzo e sulle responsabilità derivanti da eventuali manipolazioni o violazioni informatiche. **Il futuro dell'assicurazione marittima dipenderà quindi dalla capacità del legislatore, degli operatori di mercato e delle istituzioni regolatorie di costruire un sistema normativo flessibile ma al tempo stesso capace di garantire sicurezza, prevedibilità e tutela degli interessi economici coinvolti.**



"In questo mondo, viviamo tutti a bordo di una nave salpata da un porto che non conosciamo, diretta a un porto che ignoriamo" – F. Pessoa, Il libro dell'inquietudine.

LA PRESCRIZIONE AL VAGLIO DELLA BUONA FEDE: RISCHI OPERATIVI NELLA GESTIONE DEI SINISTRI

Davide Magnolia, Avvocato, Equity Partner - LCA Studio Legale

Chi gestisce sinistri nel mondo dei trasporti conosce bene questa dinamica, perché è la quotidianità del lavoro. Si verifica un danno, il vettore denuncia, l'assicuratore apre la pratica, nomina il perito, si fa il sopralluogo, si scambiano mail e telefonate, si ragiona sul quantum ed intanto il calendario scorre. In questo caso verso il termine di sei mesi stabilito dall'art. 438 del codice della navigazione per la prescrizione del diritto al risarcimento. Un termine brevissimo, pensato per un settore — quello marittimo — dove la certezza dei rapporti è un valore economico prima ancora che giuridico. Ebbene **la Corte di Cassazione, con l'ordinanza n. 6270 del 17 marzo 2026**, segnala che quel termine non può essere invocato in modo "automatico" da chi, durante il suo decorso, si è comportato come se intendesse liquidare o, quantomeno, definire il sinistro in via stragiudiziale. Perché, sul piano giuridico, la logica della prescrizione presuppone l'inerzia del titolare del diritto e cioè il mancato esercizio della pretesa nel tempo stabilito dalla legge. E lo dice in termini che meritano attenzione, perché toccano direttamente il modo in cui le compagnie di assicurazione gestiscono — e dovranno gestire — i sinistri.

Conviene partire dai fatti. Una motrice viene imbarcata sulla motonave "Partenope" per essere trasportata da Catania a Napoli. Durante la navigazione, il forte rollio provoca la rottura delle rizze di aggancio. La motrice scivola, collide con la paratia e riporta danni significativi. Il proprietario denuncia subito il sinistro alla nave. A quel punto si attiva la macchina che tutti conosciamo: l'armatore coinvolge il proprio assicuratore che apre il sinistro; viene incaricato un perito che effettua un sopralluogo in contraddittorio con il consulente tecnico del danneggiato; seguono solleciti ed interlocuzioni anche informali con il responsabile commerciale dell'armatore per trovare una composizione bonaria. Tutto lascia intendere che si stia lavorando alla liquidazione. Invece, nessun indennizzo viene corrisposto. E quando il danneggiato procede con la citazione in giudizio, il semestre è decorso ed il vettore eccepisce la prescrizione.

Il Tribunale di Napoli dà ragione al vettore: un solo atto interruttivo valido — la raccomandata di messa in mora — e la citazione notificata oltre il semestre da quella data. La Corte d'Appello conferma, senza interrogarsi sulle perizie, sulle trattative, sulle comunicazioni intercorse nel frattempo. **Invece la Cassazione si sofferma proprio lì. E ci dice qualcosa di importante.** Afferma, in primo luogo, che la Corte d'Appello avrebbe dovuto esaminare l'intera sequenza di atti successivi alla denuncia del sinistro, ossia il sopralluogo peritale in contraddittorio, i solleciti all'assicuratore ed al broker e le ulteriori interlocuzioni per verificare se fossero idonei a interrompere la prescrizione. Non lo ha fatto e per questo la motivazione è viziata. Ma la Cassazione va ancora oltre e qui sta il cuore della decisione. Richiama il principio di buona fede oggettiva nella sua dimensione più ampia e lo cala nella fase "patologica" del rapporto, quella in cui si discute dell'inadempimento e della stima del danno. **La buona fede, ricorda la Corte con dovizia di precedenti, non è una "clausola morale": è un dovere giuridico autonomo che impone a ciascuna parte di tenere un comportamento leale e coerente in ogni fase della relazione contrattuale. Questo dovere non si esaurisce con l'esecuzione della prestazione ma accompagna le parti anche quando il rapporto entra in crisi.**

La Corte è però attenta a non forzare troppo la mano. Riconosce espressamente — richiamando i precedenti di Cass. 3172/2025 e Cass. 11219/2024 — che la buona fede non impedisce il decorso della prescrizione né genera, di per sé, un affidamento capace di paralizzarla. La prescrizione corre e il creditore ha l'onere di interromperla nei modi previsti dalla legge. Questo principio resta fermo. Tuttavia, la Corte aggiunge un passaggio che cambia un po' la prospettiva: ciò che va scrutinato non è soltanto l'inerzia del creditore, ma anche la condotta del debitore.

Se il vettore — o chi agisce per suo conto, compreso l'assicuratore — avvia trattative sul risarcimento, dispone perizie e accertamenti tecnici e, in generale, si comporta come se volesse definire il sinistro, "cambiare registro" e sollevare la prescrizione solo quando la causa è già iniziata espone l'eccezione a un vaglio di buona fede ed al rischio che sia qualificata come esercizio abusivo del diritto.



Implicazioni operative per le compagnie assicurative

E qui arriviamo al punto che interessa di più alle compagnie. Nella pratica, chi gestisce il sinistro non è l'armatore: è l'assicuratore, il broker o il loss adjuster. L'armatore denuncia e si affida. La compagnia apre la pratica, nomina il perito, scrive le mail e tratta sul quantum. La Cassazione ci dice ora che tutta questa attività può venire letta come condotta del vettore ai fini della valutazione della buona fede. Se la gestione del sinistro è stata condotta come se si dovesse arrivare a una liquidazione o a una definizione bonaria, la Cassazione ci dice che l'eccezione di prescrizione — sollevata successivamente in corso di causa — può essere contestata sotto il profilo della buona fede.

Cosa fare, allora? Le indicazioni operative sono poche ma chiare.

Prima di tutto, decidere subito quale strada percorrere. Se si intende far valere la prescrizione, la condotta deve essere coerente fin dal primo giorno. Le clausole without prejudice aiutano, ma solo se il comportamento complessivo non le contraddice. Se invece si vuole trattare, allora bisogna sapere che questo comportamento potrebbe essere incompatibile con una successiva eccezione di prescrizione. **Una precisazione importante: il principio di Cass. 6270/2026, pur nascendo da un caso di prescrizione semestrale ex art. 438 cod. nav., non è affatto confinato al trasporto marittimo.** La sua portata è più generale e riguarda, in concreto, tutte le fattispecie in cui i diritti derivanti dal contratto di trasporto o di spedizione si consumano in tempi brevi. In ciascuno di questi ambiti il rischio assicurativo è identico: una gestione attiva del sinistro (perizie, interlocuzioni, trattative) può ingenerare nel danneggiato quell'affidamento che la Cassazione oggi ritiene, in determinate circostanze, incompatibile con la successiva eccezione di prescrizione. Ed anzi la Corte lo dice con chiarezza: quanto più il termine è stretto, tanto più la condotta collaborativa del debitore durante il suo decorso assume peso nella valutazione di buona fede. Questo significa che nei settori, come quello dei trasporti, dove la prescrizione è più rapida il rischio di vedersi paralizzare l'eccezione è massimo. C'è infine una simmetria che merita di essere segnalata. Il nostro ordinamento chiede all'assicurato tempestività nella denuncia del sinistro pena la riduzione o la perdita dell'indennizzo. **La giurisprudenza e la prassi internazionale delle clausole di prompt notice confermano che il tempo è un dovere anche per chi subisce il danno.** Ebbene, questa sentenza ci dice che il tempo è un dovere anche per chi quel danno lo deve gestire: la lealtà e la correttezza sono bilaterali e l'assicuratore non può pretendere dall'assicurato una diligenza temporale che poi non applica a sé stesso nella gestione del sinistro altrui.

In conclusione, questa sentenza non indebolisce la prescrizione ma ne definisce il perimetro e la funzione, che è quella di strumento di certezza dei rapporti, non di tattica processuale. Per chi gestisce sinistri nel settore dei trasporti il messaggio è uno solo: scegliere una linea e seguirla con coerenza. Ciò che non regge più è l'ambiguità: perché nei trasporti il tempo è sempre stato la prima variabile del rischio e, dopo questa sentenza, lo è anche della credibilità. E, in fondo, è una regola antica che torna a bussare alla porta dei sinistri: *contra factum proprium nemo venire potest*.

IL NUOVO REGOLAMENTO SULL'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA IN ITALIA E IN EUROPA

Anna Masutti, Partner, Arianna Remedi, Associate - RPLT

Il nuovo quadro normativo: obiettivi e ambito di applicazione

Il Regolamento (UE) 2026/1184, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 10 giugno 2026, costituisce il nuovo quadro normativo per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, abrogando il Regolamento (UE) n. 913/2010 e modificando la Direttiva 2012/34/UE, che istituisce lo spazio ferroviario europeo unico. L'obiettivo perseguito è l'intensificazione dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria mediante processi di pianificazione e assegnazione più efficienti e un rafforzato coordinamento transfrontaliero, in linea con le priorità del Green Deal europeo per il conseguimento della neutralità climatica dell'UE entro il 2050. Il Regolamento si applica – con alcune esclusioni – all'uso dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi nazionali e internazionali ai sensi della Direttiva 2012/34/UE, compresi gli impianti di servizio (per "impianto di servizio" si intende l'impianto, inclusi terreni, edifici e attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'Allegato II, punti da 2 a 4, della Direttiva 2012/34/UE). Il Regolamento non pregiudica le misure adottate dagli Stati membri a tutela di interessi essenziali di sicurezza o di difesa nazionale. Il Regolamento preserva l'indipendenza gestionale dei gestori dell'infrastruttura (e per "gestore dell'infrastruttura" si intende qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura, Direttiva 2012/34/UE), tenuti ad esercitare le proprie funzioni secondo criteri di equità, trasparenza e non discriminazione. Gli Stati membri conservano la facoltà di fornire indirizzi strategici — anche vincolanti — in materia di obiettivi di politica ferroviaria e uso della capacità, inclusi modelli di orario specifici e riserve minime di capacità per determinate tipologie di servizio.

Governance e coordinamento europeo

Il Regolamento rafforza il ruolo della Rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM – European Network of Infrastructure Managers), incaricata di adottare, entro il 12 dicembre 2027, tra l'altro, un Quadro europeo per la gestione della capacità che definisce strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni ai gestori nei vari Stati membri. A supporto di tale attività, è istituita la Piattaforma ferroviaria europea (ERP), quale sede di consultazione tra i principali operatori del settore, incaricata di esprimere pareri sui quadri elaborati dall'ENIM prima della loro adozione. L'ENIM è tenuta a designare il coordinatore della rete incaricato di svolgere compiti di supporto e operativi – inclusa la periodica analisi del mercato dei trasporti transfrontalieri –, prendendo in considerazione, ai fini della nomina, un'associazione senza scopo di lucro con esperienza nel miglioramento della gestione della capacità ferroviaria (artt. 61 e 62). Il Capo IV del Regolamento introduce obblighi di monitoraggio, rendicontazione e miglioramento continuo delle prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria attraverso un quadro per la valutazione delle prestazioni e sistemi di indicatori (art. 52).

Il processo di gestione della capacità e il regime sanzionatorio

Il Regolamento introduce un processo di gestione della capacità articolato in tre fasi successive:

- pianificazione strategica della capacità, finalizzata a migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – anche nel caso in cui questa sia altamente utilizzata o congestionata (art. 23) – anticipando la domanda di servizi ferroviari, mediante l'analisi degli sviluppi del mercato dei trasporti, e tenendo conto dei piani di sviluppo, rinnovo e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- programmazione e assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, mediante la quale i gestori assegnano diritti di capacità ai richiedenti — sotto forma di tracce ferroviarie o specifiche di capacità (laddove per "traccia ferroviaria" si intende la capacità di infrastruttura necessaria per la circolazione di un determinato treno tra due località in uno specifico intervallo temporale, definita mediante un percorso e orari precisi; per "specifiche di capacità" si intende invece il diritto di capacità che individua le caratteristiche commerciali e operative richieste dal richiedente e che consente al gestore dell'infrastruttura di predisporre le corrispondenti tracce ferroviarie, Regolamento (UE) 2026/1184) — attraverso quattro procedure: accordi quadro (art. 33), procedura annuale di assegnazione (art. 34), pianificazione continua (art. 35) e procedura ad hoc (art. 36). I gestori sono tenuti a limitare per quanto possibile l'impatto delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura;

- adeguamento e riprogrammazione della capacità assegnata, consentiti esclusivamente nei casi e secondo le modalità previste dal Regolamento. In caso di modifica, il gestore offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'Allegato I ovvero, ove non praticabile, fornisce le informazioni necessarie per presentare una nuova richiesta.

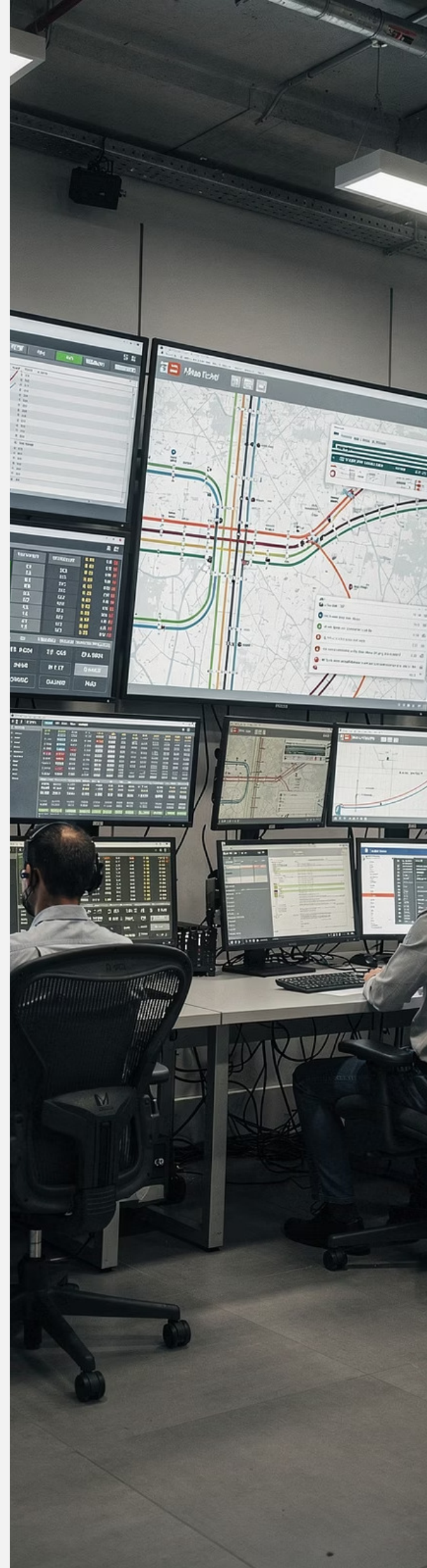
L'art. 42 del Regolamento introduce un sistema sanzionatorio applicabile nei casi in cui il gestore o il richiedente non adempia agli impegni connessi a un diritto di capacità assegnato, determinando una modifica qualificata come "significativa" ai sensi dell'art. 41, par. 6. La parte inadempiente corrisponde all'altra una sanzione compresa tra 1 e 8 EUR/km di traccia ferroviaria interessata, modulabile in funzione della tempestività della notifica della modifica, della qualità della capacità alternativa offerta dal gestore o, nel caso del richiedente, della possibilità di riassegnare la capacità. Avverso la decisione di modifica o di applicazione della sanzione, entrambe le parti possono ricorrere all'organismo di regolazione istituito a livello nazionale (in Italia, l'ART), che decide entro un mese dall'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.

Gestione del traffico, delle perturbazioni e applicazione del Regolamento

Il Capo III del Regolamento introduce norme dedicate alla gestione del traffico ferroviario e alla risposta a situazioni di perturbazione e crisi, destinato ad applicarsi — salvo alcune disposizioni anticipate — in relazione agli orari di servizio dal 14 dicembre 2030.

I gestori dell'infrastruttura sono tenuti a predisporre e attuare un processo continuo di pianificazione di emergenza (art. 21), che costituisce la base operativa per la gestione del traffico in condizioni normali e straordinarie: esso include la designazione di percorsi alternativi, la pianificazione indicativa della capacità disponibile su tali percorsi e la definizione di norme e procedure per la condivisione delle informazioni con le autorità pubbliche e gli altri soggetti operativi interessati. In caso di crisi, i gestori devono attivare le procedure di gestione delle crisi di cui all'art. 44, minimizzando l'impatto sul traffico ferroviario e garantendo la continuità del servizio.

Il coordinamento tra gestori a livello transfrontaliero è disciplinato dall'art. 47, che definisce responsabilità operative, traguardi e interfacce concordate. L'ENIM è incaricata di elaborare, entro il 12 aprile 2028, il Quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi (art. 46), che fornirà norme e procedure comuni non vincolanti, applicabili secondo il principio «conformità o spiegazione»; in caso di inadeguatezza del quadro adottato dall'ENIM, la Commissione può intervenire con atti di esecuzione vincolanti.



Il Regolamento (UE) 2026/1184 è entrato in vigore l'11 giugno 2026, il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, ma la sua applicazione è articolata in più scaglioni temporali distinti, secondo quanto previsto dall'art. 81.

12 giugno 2026 — Data di applicazione generale

Ai sensi dell'art. 81, par. 2, il Regolamento si applica a decorrere dal 12 giugno 2026, fatta eccezione per alcune specifiche disposizioni rinviate al 31 dicembre 2027, al 1° gennaio 2029 e al 14 dicembre 2030. L'ENIM è già tenuta ad avviare i lavori preparatori per l'adozione dei tre quadri europei: il Quadro per la gestione della capacità (entro il 12 dicembre 2027), il Quadro per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, delle perturbazioni e delle crisi (entro il 12 aprile 2028) e il Quadro per la valutazione delle prestazioni (entro il 12 agosto 2028).

Dal 31 dicembre 2027 — Prima tranche

Entrano in vigore le disposizioni relative alla cancellazione dei diritti di capacità inutilizzati (art. 29, par. 2), alle modalità di coordinamento dell'assegnazione della capacità multirete (art. 30, par. 1), allo scambio strutturato di informazioni operative tra gestori e soggetti interessati (art. 50) e agli strumenti e alle interfacce digitali di supporto ai processi di gestione (art. 66).

Dal 1° gennaio 2029 — Seconda tranche

Diventano applicabili gli obblighi di informazione accurata e aggiornata sulla disponibilità di capacità di infrastruttura ferroviaria (art. 10, par. 1 e 2), che impongono ai gestori di pubblicare senza indugio qualsiasi aggiornamento del piano di offerta di capacità e dell'orario di servizio.

Dal 14 dicembre 2030 — Piena operatività del Regolamento

A partire dal primo orario di servizio che entra in vigore in tale data, si applicano il Capo II nella sua interezza e il Capo III sulla gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi. Contestualmente, il Regolamento (UE) n. 913/2010 sui corridoi merci ferroviari è abrogato e le modifiche apportate alla Direttiva 2012/34/UE diventano operative (art. 78 e art. 80). Gli accordi quadro conclusi anteriormente a tale data in conformità all'art. 42 della Direttiva 2012/34/UE rimangono validi sino alla loro naturale scadenza. In considerazione del fatto che la pianificazione strategica della capacità per l'orario del dicembre 2030 deve avviarsi cinque anni prima (con fasi abbreviate per i primi due cicli), i gestori dell'infrastruttura — incluso RFI per l'Italia — sono tenuti ad avviare senza indugio i preparativi, mentre l'ART è chiamata a esercitare già da ora la vigilanza regolamentare in funzione della progressiva entrata in operatività delle singole disposizioni.

AZIONE DIRETTA E POLIZZE AVIATION: I LIMITI SANCITI DA UNA RECENTE SENTENZA DELLA CORTE D'APPELLO DI MILANO

Carolina Mancuso, Avvocato, Of Counsel - Studio Legale Effeffe & Partners

Premessa

Con la sentenza n. 3259 del 3 dicembre 2025 la Corte d'Appello di Milano è intervenuta su un tema di particolare interesse per il mercato assicurativo Aviation: l'ambito di operatività dell'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del vettore aereo, ai sensi dell'art. 942, comma 2°, cod. nav. La pronuncia trae origine da un incidente aereo nel quale perdevano la vita tutti gli otto passeggeri a bordo. Gli eredi, prossimi congiunti di due di essi, convenivano in giudizio la compagnia assicuratrice della società proprietaria e vettore dell'aereo, esercitando l'azione diretta per il risarcimento dei danni subiti. A fondamento della domanda veniva richiamata, oltre all'art. 942 cod. nav., la clausola AVN 14 della polizza, la quale prevedeva che gli assicuratori, su richiesta e indipendentemente dalla responsabilità legale dell'assicurato, avrebbero fornito un indennizzo per le lesioni fisiche subite da qualsiasi passeggero a causa di un incidente coperto dalla sezione "Responsabilità Civile Passeggeri" della polizza. La compagnia eccepiva l'inammissibilità dell'azione diretta, rilevando che l'art. 942, comma 2°, cod. nav. riconosce tale azione esclusivamente al "passeggero danneggiato", configurando una norma eccezionale, non suscettibile di applicazione analogica. Al contrario, nel caso di specie, la domanda giudiziale era stata proposta dagli eredi iure proprio (e non dai passeggeri medesimi). Peraltro, essendo il decesso intervenuto istantaneamente, non vi sarebbe stato alcun danno maturato nel patrimonio delle vittime e trasmissibile iure hereditatis; né, da ultimo, gli attori potevano qualificarsi quali "beneficiari" di polizza, categoria non prevista dal contratto assicurativo.

Il doppio grado di giudizio e la "palese simmetria" dell'art. 942 cod. nav. con l'art. 141 cod. ass.

Il Tribunale di Milano adito in primo grado accoglieva le difese della Compagnia, valorizzando il carattere eccezionale dell'azione diretta prevista dall'art. 942, comma 2° cod. nav. e richiamando, in via interpretativa, l'elaborazione giurisprudenziale formatasi sull'art. 141 del Codice delle assicurazioni private in materia di RC auto (Cass., sez. un., 30 novembre 2022, n. 35318, in Dejure; Cass., 17 maggio 2019, n. 14388, in Dejure; Cass., 8 febbraio 2019, n. 3729, in Dejure). In particolare, il giudice di primo grado evidenziava come l'art. 141 cod. ass., disciplinante l'azione diretta del terzo trasportato, costituisca una disposizione di stretta interpretazione, non estensibile analogicamente ai danni subiti iure proprio dai congiunti del trasportato deceduto, trattandosi di ipotesi non prevista dalla disposizione normativa. Sulla base di tale simmetria strutturale e funzionale, la medesima conclusione veniva ritenuta applicabile all'art. 942 cod. nav. Si aggiunga che, nel caso di specie, il tribunale accertava che gli attori avevano agito esclusivamente iure proprio, senza formulare domande iure hereditatis e senza allegare né provare la sussistenza di un danno terminale o catastrofe maturato in capo ai passeggeri. Veniva quindi esclusa la possibilità di esercitare l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del vettore, con integrale rigetto delle domande attoree. Avverso la sentenza di primo grado (Trib. Milano, 15 ottobre 2014, n. 8959), gli eredi proponevano l'impugnazione davanti alla Corte d'Appello di Milano sostenendo che l'art. 942, comma 2°, cod. nav., unitamente alla clausola AVN 14, avrebbe consentito anche ai congiunti del passeggero deceduto di agire direttamente contro l'assicuratore, a prescindere dalla distinzione tra danni iure proprio e iure hereditatis. La Corte d'Appello di Milano, tuttavia, respingeva il gravame, confermando integralmente la decisione di primo grado, nuovamente evidenziando come l'art. 942, comma 2°, cod. nav. riconosca l'azione diretta esclusivamente al passeggero danneggiato, non anche a soggetti terzi rispetto al rapporto di trasporto. In particolare, la Corte, nel confermare la correttezza delle argomentazioni del primo giudice ha evidenziato che, invero, gli artt. 942 co. 2°, cod. nav. e 141, cod. ass. condividono l'ambito soggettivo di applicazione, il perimetro oggettivo di operatività e il meccanismo di tutela rafforzata, prevedendo entrambe le norme la possibilità, per il passeggero/terzo trasportato, di agire direttamente nei confronti dell'impresa assicuratrice del vettore per far valere eventuali pretese risarcitorie; sicché, "stante la palese simmetria tra le due norme, il giudice di primo grado ha correttamente richiamato la giurisprudenza della Corte di Cassazione formatasi in relazione alla portata applicativa dell'art. 141 cod. ass., condividendone gli approdi ermeneutici con riferimento all'analoga fattispecie di cui all'art. 942 co. 2 cod. nav". **Secondo la Corte, in ultima analisi, la "palese simmetria" tra le due norme avrebbe legittimato il richiamo agli approdi interpretativi della giurisprudenza della Corte di cassazione in materia di RC auto, con la conseguenza che, anche nel settore Aviation, i congiunti del passeggero deceduto non possono agire direttamente contro l'assicuratore del vettore per il risarcimento dei danni propri, neppure invocando le condizioni di polizza.**

L'azione diretta resta circoscritta ai danni maturati nella sfera giuridica del passeggero ed eventualmente trasmessi agli eredi iure hereditatis. Per la stessa Corte d'Appello, in definitiva: "l'art. 141 cod. ass. disciplina un'azione di carattere eccezionale ed insuscettibile di applicazione analogica a casi non espressamente previsti, con la conseguenza che la stessa non può essere estesa ai danni subiti iure proprio dai congiunti del trasportato deceduto in conseguenza del sinistro, risultando, invece, applicabile nell'ipotesi in cui i congiunti richiedano il risarcimento iure hereditatis del danno cd. terminale subito dallo stesso trasportato a causa del sinistro, e ciò sull'implicito presupposto che il prossimo congiunto del trasportato deceduto possa far valere, per conseguire il risarcimento del danno patito in proprio, l'azione che sarebbe spettata al predetto trasportato nei confronti dell'assicuratore del vettore".

Implicazioni per il settore Aviation e per il mercato assicurativo

La pronuncia si inserisce nell'ambito di un orientamento volto a delimitare rigorosamente l'operatività dell'azione diretta, qualificandola come strumento eccezionale di tutela rafforzata in favore del soggetto trasportato, ponendosi in linea con la giurisprudenza delle Sezioni Unite (Cass., 10 novembre 2022, n. 35318, secondo cui: "l'art. 141 disciplina un'azione di carattere eccezionale che non è suscettibile di applicazione analogica a casi non espressamente previsti; essa si applica pertanto in favore del solo trasportato danneggiato e non può essere estesa ai danni subiti iure proprio dai congiunti del trasportato deceduto in conseguenza del sinistro"). **Nel settore aeronautico, tale impostazione assume particolare rilievo, anche alla luce della diffusione di clausole che prevedono meccanismi indennitari svincolati dall'accertamento della responsabilità dell'assicurato. La sentenza chiarisce che tali clausole non valgono ad ampliare la legittimazione all'azione diretta in assenza di una specifica previsione normativa e/o contrattuale che attribuisca ai congiunti la qualità di beneficiari.** Sotto il profilo sistematico, la decisione conferma l'esistenza di una linea di continuità tra la disciplina del trasporto aereo e quella della responsabilità civile automobilistica, quanto alla natura e ai limiti dell'azione diretta. La tutela "rafforzata" è funzionalmente costruita in favore del passeggero quale parte debole del rapporto di trasporto; essa, pertanto, non si estende automaticamente ai terzi che agiscano per danni propri. Resta salva, in ogni caso, la possibilità per gli eredi di far valere – anche mediante azione diretta – i soli danni maturati nel patrimonio del passeggero prima del decesso e trasmessi iure successionis. In difetto di tale presupposto, le pretese risarcitorie dovranno essere esercitate secondo i canoni ordinari della responsabilità civile nei confronti del responsabile.

In ultima analisi, la sentenza in commento offre un chiarimento di rilievo per gli operatori del settore Aviation e per le compagnie assicurative; un approdo coerente con l'elaborazione giurisprudenziale in materia di RC auto e destinato a incidere sulle strategie difensive nei contenziosi derivanti da sinistri aeronautici, nonché sulla redazione e interpretazione delle clausole di polizza in ambito trasporto passeggeri.



CREDIT RISK INSURANCE NEL SETTORE SHIPPING ANCHE IN RELAZIONE ALL'ATTUALE CONTESTO GEOPOLITICO

Enrico Molisani, Avvocato, Partner; Sara Capotorto, Avvocato; Andrea Ferradini, trainee - WEGAL

Le operazioni economiche sono soggette a molteplici fattori di rischio, sia di natura commerciale sia geopolitica, che possono comportare inadempimenti o ritardi nei pagamenti dei crediti commerciali. In questo contesto, si è sviluppata l'assicurazione per il credito (o credit risk insurance), ossia un contratto assicurativo finalizzato a proteggere le imprese che forniscono beni o servizi dai rischi connessi ai mancati pagamenti dei suddetti crediti commerciali.

Come ogni contratto assicurativo, anche quello per l'assicurazione per il credito è un contratto a prestazioni corrispettive, aleatorio e ad esecuzione continuata. Il Codice Civile non ne prevede una disciplina specifica, la regolamentazione del rapporto viene, quindi, lasciata all'accordo tra le parti. Il rischio coperto da tale tipologia di assicurazione è la perdita definitiva del valore del credito assicurato ed è un rischio notevolmente complesso, derivante da una serie di variabili e di aree collegate al tipo di credito assicurato, alle condizioni del debitore, alle mutazioni economiche, normative, politiche. Il sinistro è costituito dall'insolvenza; la definizione di insolvenza è convenzionale e varia a seconda dell'origine del credito. Ai fini della copertura rileva, tuttavia, il momento in cui sorge il credito, non quello in cui si verifica il sinistro.

Tra le tipologie di crediti assicurabili vi sono i crediti all'esportazione (ossia i crediti derivanti dal commercio con l'estero); pur ribadendo la natura convenzionale del contratto di credit risk insurance, con le conseguenti differenze dovute, di volta in volta, alle diverse volontà delle parti, si impone una breve analisi la struttura tipica di una polizza credit risk.

La suddetta tipologia di polizza presenta una struttura relativamente uniforme nel mercato internazionale, pur con varianti legate al settore, al paese e al profilo dell'assicurato. Gli elementi fondamentali sono tre: l'oggetto della copertura (che riguarda i crediti commerciali derivanti da forniture di beni o servizi effettuate durante il periodo di polizza), i limiti di responsabilità e le condizioni operative.

La copertura opera solo se il credito è valido, esigibile e documentato secondo le procedure previste dalla Compagnia. L'Assicuratore interviene per una percentuale del credito, lasciando all'Assicurato una quota di rischio residuo che incentiva comportamenti prudenti. L'Assicurato è infatti chiamato a valutare i propri clienti con la stessa attenzione che avrebbe se il rischio di credito gravasse esclusivamente su sé stesso. Tale comportamento implica un attento KYC, ossia un'analisi preventiva della solvibilità dei soggetti con cui si rapporta, la raccolta di informazioni aggiornate, la verifica di eventuali tensioni finanziarie e, più in generale, un costante monitoraggio del comportamento trasparente. A questo principio operativo si collega, in modo naturale, il quadro normativo generale delineato dagli artt. 1892–1894 c.c., che disciplinano le dichiarazioni inesatte, le reticenze e l'aggravamento del rischio.

Pur riferite alla fase precontrattuale e alla corretta rappresentazione del rischio, tali norme esprimono un principio più ampio: l'Assicurato deve mantenere un comportamento diligente e trasparente, evitando condotte che possano alterare la valutazione del rischio da parte dell'Assicuratore o comprometterne l'equilibrio tecnico. Nell'assicurazione per il credito tale impostazione si traduce nella necessità di agire con prudenza, monitorare costantemente la situazione del debitore e non assumere rischi che non avrebbe ragionevolmente accettato in assenza della copertura.

I limiti di responsabilità sono multilivello: un limite per singolo debitore, un limite per paese e un limite complessivo di polizza. Questa architettura consente all'Assicuratore di controllare l'esposizione aggregata e di modulare la capacità assuntiva in funzione del rischio geopolitico e macroeconomico dei diversi mercati. I limiti sono infatti articolati in modo da bilanciare la protezione dell'Assicurato con la sostenibilità tecnica dell'Assicuratore. Il limite per singolo debitore impedisce concentrazioni eccessive; il limite per paese riflette il rischio sovrano e la stabilità macroeconomica; il limite complessivo di polizza rappresenta la massima esposizione dell'Assicuratore. A questi si aggiungono franchigie, perdite minime non indennizzabili e percentuali di copertura che modulano il rischio residuo dell'Assicurato. Vi sono anche le condizioni operative, le quali rappresentano il cuore della polizza. L'Assicurato deve rispettare procedure di gestione del credito, monitorare i ritardi, segnalare tempestivamente informazioni negative, cessare le forniture in presenza di segnali di insolvenza e non modificare le scadenze senza autorizzazione. La violazione di tali condizioni può comportare la perdita della copertura: è il prezzo della protezione assicurativa, che richiede un comportamento "come se si fosse privi di assicurazione".

Credit Risk Insurance: esclusioni, strumenti e contesto geopolitico

Le polizze credit risk coprono un insieme relativamente omogeneo di rischi, riconosciuti a livello internazionale come le principali cause di mancato pagamento nelle transazioni commerciali. Il primo e più intuitivo è l'insolvenza formale del debitore: fallimento, amministrazione controllata, liquidazione, concordato o qualsiasi procedura concorsuale che renda impossibile il pagamento. Accanto alle coperture, ogni polizza di credito contiene un insieme di esclusioni che svolgono una funzione essenziale: evitare che l'assicurazione diventi una garanzia assoluta e incondizionata del credito commerciale. **Un'esclusione fondamentale riguarda la concessione di una copertura su un credito proveniente da clienti già in difficoltà. Se il debitore era già in ritardo nei pagamenti, aveva ottenuto proroghe o presentava segnali evidenti di deterioramento finanziario, la polizza non copre le transazioni successive. Le polizze escludono anche le perdite derivanti da violazioni contrattuali dell'Assicurato, come la mancata consegna, la consegna difforme, l'inosservanza dei termini di pagamento o la modifica unilaterale delle scadenze.** Oltre alla credit risk insurance, nell'ambito del commercio internazionale si utilizzano, talora contestualmente, anche altre forme di garanzia - quali ad esempio la lettera di credito - in parte equipollenti. La lettera di credito si differenzia, tuttavia, dalla copertura assicurativa dal momento che la prima costituisce uno strumento bancario preventivo, mentre la seconda copre eventuali eventi futuri. Quest'ultima potrebbe, poi, risultare più semplice dal punto di vista procedurale, più sicura, nonché più economica. Si evidenzia, poi, per completezza, il caso in cui la lettera di credito (Letter of Credit o L/C) si innesta nell'assicurazione del credito commerciale, costituendo, per la Compagnia Assicurativa, uno strumento di mitigazione del rischio (con conseguente riduzione del premio assicurativo). In presenza, infatti, sia della copertura assicurativa sia della lettera di credito si altera la natura della copertura assicurativa, spostandola (e spesso, riducendone l'ampiezza) dal rischio di insolvenza del compratore al rischio della banca emittente o a rischi politici. Oltre alla lettera di credito classica, vi è anche lo strumento della stand-by letter of credit (SBLC), che agisce più come una garanzia sussidiaria bancaria, che si attiva solamente in caso di mancato pagamento dell'importatore. In questo scenario, l'assicurazione interviene laddove la SBLC non venisse onorata. È di immediata evidenza come, con riferimento a strumenti quali quelli sopra delineati, sia essenziale comprendere e monitorare le principali dinamiche macroeconomiche e complessità geopolitiche. Il riferimento va inevitabilmente ai maggiori eventi che stanno influenzando l'intero comparto economico mondiale, quali, ad esempio, la crisi in Medio Oriente e nel Mar Rosso, la chiusura dello Stretto di Hormuz, il conflitto russo-ucraino e la rivalità USA -Cina, eventi che hanno determinato in concreto un inasprimento del profilo di rischio credito, con un aumento dei costi operativi, termini di pagamento più lunghi, incertezza diffusa e, nello specifico, per le aziende con forte esposizione nelle aree di conflitto, aumento degli oneri finanziari e del debito derivanti dalla maggiore volatilità dei noli ed ai costi elevati, con un incremento del rischio di insolvenza.

Duplice è il risultato dell'utilizzo dell'assicurazione per il credito in situazioni come quelle sopra delineate: da un lato l'intervento dell'Assicuratore fornisce un supporto alla posizione dell'Assicurato, dall'altra favorisce una maggiore stabilità economica di sistema.



Per il singolo operatore, infatti, l'utilizzo dell'assicurazione del rischio del credito produce una serie di sostegni concreti, quali la possibilità per l'Assicurato di preservare la continuità dei flussi di cassa, la riduzione del rischio di mancato incasso dei crediti, un miglioramento della redditività, un rafforzamento della competitività dell'impresa sul mercato. Un ulteriore effetto rilevante riguarda il miglioramento dell'accesso al credito bancario: i crediti coperti da assicurazione sono infatti percepiti dagli istituti finanziari come attività meno rischiose, rendendo più agevole l'ottenimento di finanziamenti. Si innesca così un circolo virtuoso: la copertura assicurativa consente di sviluppare l'attività imprenditoriale, le operazioni commerciali generano crediti e questi, se assicurati, facilitano l'apertura di nuove linee di credito. In sostanza, si produce un effetto di liberazione di risorse finanziarie che possono essere destinate a ulteriori investimenti ed alla crescita. Per il sistema in generale lo strumento dell'assicurazione del rischio svolge una funzione di stabilizzazione, fungendo da elemento di protezione capace di attenuare gli impatti delle crisi economiche e di limitare il rischio di effetti a catena derivanti da insolvenze. **Con specifico riferimento all'ambito shipping si evidenzia il fatto che la polizza del rischio credito ha un utilizzo ed un'influenza notevole su tutto il comparto logistico, con riferimento, dunque, non solo ai venditori- mittenti ed acquirenti- ricevitori, ma anche agli armatori, spedizionieri e terminalisti, (comparto) che costituisce una parte rilevante del commercio internazionale.** Emergono alcuni punti di riflessione relativi all'applicazione della polizza del credit risk con riferimento alle peculiarità del settore logistico. Una delle problematiche ancora irrisolte dello shipping consiste -anche in ragione della complessità della filiera ed al coinvolgimento di realtà e paesi diversi - in una certa opacità nelle informazioni, nella carenza di dati accurati e affidabili relativi ai carichi e ai trasporti, nonché nella mancanza di una condivisione delle suddette informazioni in maniera strutturata. Questo elemento rende complessa, inevitabilmente, la valutazione del rischio ai fini della copertura.

KYC, sanzioni internazionali e sfide per gli assicuratori del credito nel settore shipping

Fortunatamente, però, anche in questo settore (e precisamente con l'entrata in vigore della normativa antiriciclaggio) l'attività di KYC si sta diffondendo. Nello specifico, con riferimento all'ambito marittimo, il KYC è fondamentale, ad esempio, per verificare l'identità di comandante, equipaggio e passeggeri, prevenendo traffico di esseri umani, furti d'identità e altre attività illecite, per diminuire il rischio di tentativi di corruzione (soprattutto nei trasporti che coinvolgono paesi ad alto rischio), per garantire che le operazioni finanziarie siano trasparenti e conformi alla legge e per tutelare i vari soggetti – mediante la verifica che vengano adottate soluzioni tecnologiche conformi agli standard di sicurezza e alle normative applicabili – da attacchi informatici e violazioni dei dati. Noto ed assodato, anche in altre giurisdizioni come quella anglosassone, il principio in base al quale l'Assicurato è tenuto ad adottare una condotta corretta, prudente e improntata alla massima trasparenza, nonché alla buona fede, evitando comportamenti idonei a incidere sulla corretta valutazione del rischio da parte dell'Assicuratore o a pregiudicare l'equilibrio contrattuale della copertura assicurativa. Dunque, con specifico riferimento alla tipologia di garanzia assicurativa in esame, l'Assicurato, al fine di attenersi ai suddetti principi, dovrà, tra le varie obbligazioni, adottare un comportamento prudente della gestione del rischio, effettuare una analisi accurata della solidità economica dei clienti con i quali si interfaccia, garantire la trasparenza delle informazioni e, ove necessario, la piena disclosure agli Assicuratori della documentazione in suo possesso. **Gli Assicuratori del rischio credito si trovano oggi, dunque, ad affrontare una serie di sfide, tra le quali vi è sicuramente l'influenza sull'efficacia di tale tipologia di polizza derivante dalle sanzioni internazionali, in particolare quelle imposte dall'OFAC (Office of Foreign Assets Control) degli Stati Uniti a carico di chi (paesi, entità o individui indicati nella SDN List, ossia la Specially Designated Nationals and Blocked Persons List) concluda operazioni economiche con determinati soggetti specificatamente identificati.** La possibile esposizione a tali sanzioni da parte degli operatori della logistica è ampia: possono essere soggetti a sanzioni gli armatori che effettuano trasporti di merci in aree sanzionate o gli spedizionieri che organizzano pratiche di spedizione ingannevoli per nascondere il nesso con attività sanzionate o forniscano informazioni opache sulla proprietà del ricevitore.

Proprio al fine di ovviare a tali situazioni e, in generale, ai casi di violazione di sanzioni internazionali, sovente le polizze assicurative del rischio credito prevedono una clausola di esclusione della copertura, denominata Sanction Limitation and Exclusion Clause. **Ugualmente complessa è la valutazione del rischio in relazione a trasporti che si trovino a dover essere effettuati attraversando zone belligeranti con conseguenze evidenti sulla continuità della catena logistica.** Dal punto di vista dell'Assicurato è opportuno che lo stesso monitori con attenzione, dunque, le eventuali aree geografiche sensibili dove svolge le proprie attività e i possibili punti di rottura lungo la catena di fornitura, individuando eventuali criticità operative e verificando, caso per caso, l'effettiva adeguatezza della copertura assicurativa. In tali eventualità l'Assicuratore dovrà, invece, valutare con attenzione se effettivamente concedere nuove coperture al proprio Assicurato, delimitare eventualmente il perimetro di alcune garanzie, rinegoziare i premi o suggerire in aggiunta, per i paesi considerati a rischio, la copertura per il Rischio Politico.

SISTEMI DI PROTEZIONE CONTRO IL FURTO DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO MERCI SU STRADA E RIFERIMENTI NELLE POLIZZE MERCI

Alessandro Morelli - Marine Insurance Consultant

Le prescrizioni di polizza in materia di furto della merce a seguito di furto del veicolo

Le polizze merci trasportate in uso comune sul mercato italiano contengono una disciplina specifica in relazione alla garanzia per la sottrazione della merce mediante il furto del veicolo. L'operatività della garanzia per tale fattispecie è assoggettata alle condizioni alternative della "sorveglianza" o "antifurto", così come previsto dalla clausola furto delle polizze merci. In particolare, ove non siano attuate le disposizioni in materia di sorveglianza, la garanzia opera a condizione che la sottrazione del mezzo avvenga mediante effrazione o scasso dei vetri o delle porte e dell'apparecchio antifurto installato sulla motrice (per la sottrazione del solo rimorchio o semirimorchio sganciato, è richiesta analogamente l'effrazione dell'antifurto installato sullo stesso). La clausola fissa alcune condizioni essenziali che devono essere tutte rispettate, la principale delle quali è quella che richiede l'installazione e l'attivazione di apparecchio antifurto.

Il testo di clausola risale – nella formulazione ancora oggi prevalentemente utilizzata – alle stesure attuate dal mercato italiano a metà degli anni '90 del Novecento, quando erano stati predisposti specifici testi di polizza che – affiancandosi alla polizza Merci del 1983, di ispirazione prevalentemente marittima – volevano dare risposta alle esigenze assicurative tipiche del trasporto terrestre, con particolare attenzione alla problematica, allora alquanto diffusa, dei furti di merci in corso di viaggio. Queste polizze sono state poi riviste nel 2006 e 2007, ma l'impianto della clausola furto è rimasto di fatto invariato. **Detti testi di polizza non sono qualificabili come polizze di mercato, sono rimasti tuttavia il riferimento di base sui quali le compagnie italiane hanno costruito i loro specifici prodotti, con la disciplina in materia di furto delle merci rimasta per lo più invariata: ne risulta un quadro contrattuale sostanzialmente statico da oltre trent'anni, a fronte di una significativa evoluzione normativa e tecnologica nel frattempo intercorsa.**

I requisiti degli antifurti previsti dalle clausole e le incongruenze riscontrate

Le clausole antifurto nelle polizze merci per lo più stabiliscono che l'apparecchio installato sulla motrice o sull'autocarro deve essere conforme alla Direttiva 95/56/CE, e/o al 1°, 2° o 3° livello della norma CEI 79/17, e/o a norma tecnica di altro Paese UE che recepisca la Direttiva 95/56/CE. Per il rimorchio o semirimorchio si richiede che l'antifurto sia conforme al 1°, 2° o 3° livello della norma CEI 79/51 (requisito presente, peraltro, nella sola polizza fatturato) ovvero genericamente accettato dalla Compagnia.

Il Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI) è l'ente italiano di normazione tecnica nei settori elettrotecnico, elettronico e delle telecomunicazioni; le sue norme rappresentano in Italia il riferimento principale per realizzare impianti a regola d'arte. Per il settore dei mezzi di trasporto le norme CEI si riferiscono agli apparecchi cosiddetti "after market", cioè non installati dal produttore del veicolo ma montati successivamente da un installatore, concessionario o officina specializzata.

Le norme CEI rilevanti per il contrasto dei furti di veicoli commerciali sono: la CEI 79-17 (motrici/autocarri), la CEI 79-51 (veicoli trainati) e la CEI 79-56 (sistemi "Black Box"), quest'ultima pubblicata nel 2009. Esisteva inoltre una norma CEI 79/28 (protezione contro la rapina di autoveicoli, pubblicata nel 1999) che è stata abrogata dal CEI nel 2024, non essendovi alcun apparato in produzione certificato come ad essa conforme.

Emerge qui una prima incongruenza: le clausole non fanno alcun riferimento alla norma CEI 79-56, pubblicata dopo l'ultima revisione delle polizze.



La norma CEI 79/56 contiene i requisiti richiesti per i sistemi di tipo "Black Box" ed è stata pubblicata nel 2009, quando ormai le polizze non erano più oggetto di revisione da parte del mercato, il che spiega la mancata menzione di tale norma nelle clausole.

Questa lacuna acquista rilievo considerando che l'ANIA pubblica il proprio "Elenco dei dispositivi antifurto e black box per autocarri", nel quale figurano non solo i pochi apparecchi conformi al 2° o 3° livello della norma CEI 79/17, ma anche dispositivi black box certificati come conformi alla norma CEI 79/56 e dunque rispondenti al requisito della "testimoniabilità".

Nell'edizione corrente dell'elenco dei dispositivi con "testimoniabilità" si conta un'unica azienda produttrice di antifurti con tale requisito, a fronte di sei elencate come produttrici di dispositivi black box: l'offerta di mercato nella categoria black box è quindi più ricca, rendendo ragionevole contemplare esplicitamente la norma CEI 79-56 nelle clausole, in alternativa alla 79-17.

È opportuno un breve cenno sul concetto di "testimoniabilità" in relazione alla copertura assicurativa della merce.

Per i trasporti con mezzi di proprietà o in gestione, la garanzia furto della merce a seguito di furto del mezzo è operante purché sia installato e attivato un antifurto con i requisiti previsti dalla clausola e vi sia la prova della sua attivazione e della sua effrazione; la mancata constatazione dell'effrazione o scasso dell'apparecchio antifurto comporta l'inoperatività della copertura.

Qualora tale constatazione sia resa impossibile dal mancato ritrovamento del veicolo, la copertura resta operativa ma è prevista l'applicazione di uno scoperto maggiorato, purché siano state consegnate alla Società tutte le chiavi dell'apparecchio antifurto e risulti l'installazione dello stesso in conformità a quanto previsto dalla polizza.

La clausola prevede però che tale maggiorazione di scoperto non si applichi se l'antifurto risponde al requisito della "testimoniabilità" – intesa come la prova inequivocabile dell'avvenuto inserimento del sistema, fornita in modo disgiunto dal veicolo stesso – requisito proprio dei sistemi conformi ai livelli 2 e 3 della norma CEI 79-17 e alla norma CEI 79-56: in tal caso è l'apparato stesso che "testimonia" e dunque prova la sua attivazione.

Il quadro normativo: i Regolamenti UNECE e la normativa UE

La regolamentazione degli antifurti per veicoli industriali si colloca in un quadro normativo complesso e in continua evoluzione.

A livello internazionale, la materia è demandata all'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe, istituita nel 1947), che opera sul tema tramite il WP 29 ("World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations"), introducendo regolamenti uniformi che definiscono le caratteristiche degli antifurti e dei sistemi di blocco.

L'Unione Europea recepisce i regolamenti UNECE con propri regolamenti, rendendoli obbligatori nei propri Stati membri.

Le clausole furto fanno esclusivo riferimento alla Direttiva 95/56/CE – che aveva adeguato al progresso tecnico la precedente direttiva 74/61/CEE, definendo funzionalità e parametri per sistemi di allarme e immobilizzatori – ma essa non è più in vigore dal 31 ottobre 2014, essendo stata abrogata implicitamente dal Regolamento CE 661/2009, a sua volta abrogato dal Regolamento (UE) 2019/2144. Quest'ultimo – relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore sotto il profilo della sicurezza generale – si rifaceva originariamente al Regolamento UNECE n. 116, ma è stato aggiornato dal Regolamento Delegato (UE) 2022/1398 per recepire i nuovi Regolamenti UNECE nn. 161, 162 e 163, entrati in vigore per le nuove omologazioni dal 30 settembre 2021 in sostituzione del Reg. 116:

- Reg. UNECE n. 161 – protezione dei veicoli dall'impiego non autorizzato e omologazione del dispositivo di bloccaggio;
- Reg. UNECE n. 162 – requisiti tecnici per l'omologazione degli immobilizzatori;
- Reg. UNECE n. 163 – omologazione dei sistemi di allarme per veicoli (VAS).

Il Reg. 116 non risulta formalmente abrogato ma "superseded", con le omologazioni già rilasciate ai sensi dello stesso che restano valide.

Per i veicoli pesanti delle categorie N2 e N3 (massa superiore a 3,5 t), il regolamento non impone l'obbligo di installazione di un sistema di protezione, ma prevede che, qualora installato, esso debba essere conforme ai Reg. UNECE 116 o ai successivi 161, 162 e 163.

In estrema sintesi, i riferimenti normativi più rilevanti per gli assicuratori merci sono oggi il Regolamento (UE) 2019/2144 ed i Regolamenti UNECE 161 e 162, riguardanti rispettivamente dispositivi di bloccaggio e immobilizzatori (il 163 si riferisce ai soli sistemi di allarme); le clausole di polizza dovrebbero pertanto fare riferimento a tali regolamenti e non più all'abrogata Direttiva 95/56/CE.

Le norme tecniche CEI e conclusioni

A fronte del mutato quadro normativo sopra esposto, anche le norme tecniche CEI richiederebbero aggiornamento:

il loro riferimento normativo interno rimane la Direttiva 95/56/CE, ormai abrogata;

le norme CEI 79-17 e 79-51 non fanno alcun riferimento ai Regolamenti UNECE (né al Reg. 116 né ai successivi 161, 162 e 163);

la sola norma CEI 79-56 richiama regolamenti UNECE, ma limitatamente ai nn. 10 e 97, ormai superati.

Oltre a tali aspetti di aggiornamento normativo, le norme CEI non tengono conto – inevitabilmente, visto gli anni in cui sono state redatte – delle più recenti evoluzioni tecnologiche nelle modalità di superamento dei sistemi antifurto: si pensi alla sicurezza delle comunicazioni GNSS/3G/4G, all'Internet of Things, alle tecniche avanzate di jamming e spoofing e alle tematiche di cybersecurity in senso lato.

Il fenomeno del furto delle merci trasportate a seguito di furto del mezzo non ha forse più la stessa rilevanza che aveva avuto negli ultimi due decenni del Novecento, quando la gravità del fenomeno aveva indotto gli assicuratori trasporti ad approfondite riflessioni e alla predisposizione di adeguati strumenti di prevenzione. Ciò che preoccupa maggiormente gli assicuratori merci è oggi il crescente fenomeno delle appropriazioni indebite del carico, reso più insidioso dalle evoluzioni tecnologiche accennate: si veda in proposito il position paper pubblicato congiuntamente da IUMI e TAPA EMEA nel febbraio 2026, dal titolo "IUMI and TAPA EMEA issue joint warning on fake carrier fraud and cargo crime risks". Tuttavia, il furto della merce mediante la sottrazione del mezzo di trasporto non può essere derubricato a problematica trascurabile, e un aggiornamento che tenga conto dei mutamenti normativi e tecnologici intercorsi nell'ultimo quarto di secolo si presenta come un intervento utile e necessario per il settore.

AVIAZIONE CIVILE E ASSICURAZIONI: IL RUOLO DEGLI STAKEHOLDER E DELL'EASA

Doriano Ricciutelli - Istruttore Security ENAC - Independent Expert CE

Il settore assicurativo dell'industria aeronautica globale è un complesso mercato in continua evoluzione e a riguardo la Safety Flight Foundation, organizzazione internazionale senza scopo di lucro che si occupa di ricerca, formazione, sensibilizzazione e comunicazione nel campo della sicurezza aerea, nel gennaio 2025 ha pubblicato un libro bianco intitolato "The Intersection of Aviation and Insurance: Managing Risks in a Dynamic Industry", finalizzato a tracciare le iniziative correlate ai cennati comparti - avionico e assicurativo - evidenziandone affinità, differenze e principali problematicità e individuare potenziali aree di reciproca collaborazione. Infatti, mentre l'aviazione civile mira a svilupparsi considerevolmente, le società assicuratrici devono adattarsi alle attuali sfide e sfruttare una gestione avanzata del rischio atta a cogliere i migliori strumenti per fornire soluzioni efficaci a ogni singola situazione. In proposito, una maggiore cooperazione tra assicuratori e operatori aerei, insieme a una policy proattiva alla sicurezza e al "risk assessment" sono, pertanto, reputati aspetti sostanziali per sostenere l'accrescimento e la stabilità in due "business" così vitali per l'economia mondiale. In tale logica, il documento di cui trattasi ha il pregio di identificare una vasta gamma di mezzi di gestione del rischio utili alla realizzazione di strategie per mitigarlo al meglio, muovendo dall'analisi predittiva, impiegata per prevedere eventuali danni economici e valutarne l'esposizione sulla base dei dati storici, fino agli audit mirati, svolti con regolarità per garantire la conformità agli standard di sicurezza. Emerge inoltre chiaramente la rilevanza di alcune oggettive tendenze fattoriali di spicco del campo volante, nel novero delle quali si distinguono il numero maggiore di passeggeri (secondo ACI WORLDWIDE il traffico globale dovrebbe raggiungere i 10,2 miliardi entro il 2026, con un incremento del 3,9% su base annua), le frequenti modifiche regolatorie (specie in UE con l'emanazione di numerosi atti comunitari, anche riservati, approvati con la procedura di comitologia) e la ingente espansione - anche qualitativa - della produzione di aeromobili (si prevede da parte di MORDOR INTELLIGENCE un tasso di crescita composto CAGR del 4.27 % nel periodo 2026-2031), che genera un aumento esponenziale delle richieste di risarcimento. Va detto che ulteriori elementi coinvolgono il processo di risk management quali la carenza, l'esperienza e la qualità della formazione relative ai piloti, l'integrazione di nuove tecnologie (ad esempio l'IA) e degli apparati di automazione avanzati che richiedono al ramo assicurativo di profilare un aggiornamento permanente dei propri modelli e delle tecniche di valutazione.

Del resto non vanno trascurate circostanze di rilievo come i costi più elevati per le riparazioni degli aeromobili causati dalla pressione inflazionistica (CAGR del 4.88% nel periodo 2026-2031 con riferimento ai calcoli statistici della suddetta MORDOR INTELLIGENCE), nonché i cambiamenti climatici capaci di far segnare un'impennata significativa degli eventi meteorologici estremi (come sottolineato dal World Meteorological Organization nel rapporto su "State of the Global Climate 2025" pubblicato il 23 marzo 2026), comportanti rischi addizionali per le operazioni di volo che influenzano inevitabilmente le decisioni in merito alle sottoscrizioni ed i calcoli dei premi.

Si aggiungano oggi anche le questioni ambientali, sociali, di governance e dei conflitti bellici (come la crisi dello stretto di Hormuz in occasione della guerra USA e IRAN) che mettono a repentaglio la catena delle forniture e, dunque, la capacità aeroportuale nel suo complesso con inevitabili ricadute in ambito assicurativo. Non appare fuori luogo, quindi, accennare al documento delle "Conclusioni" del Consiglio (n. 7349/26, datato 16 marzo 2026), sui progressi dell'UE in ordine al contrasto delle minacce ibride, in cui si evince che gli Stati membri hanno sollevato, nelle sedi internazionali competenti, tra cui l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), serie preoccupazioni sulla nuova dimensione delle aggressioni generate dai droni e dalle interferenze cyber nello spazio aereo e nella navigazione, comprese le violazioni delle regioni di informazione di volo (FIR).

Il ruolo dell'EASA e le sinergie tra aviazione e assicurazioni

Su questo terreno, relativamente alla parte safety, rileva l'impegno dell'EASA (Agenzia dell'Unione Europea sulla sicurezza dell'aviazione) indirizzato a garantire che i rischi informatici siano comunque presi in debita considerazione durante la realizzazione, lo sviluppo e l'esercizio degli aeromobili - come si ricava dal proprio documento "The European plan for Aviation Safety (EPAS 2021-2025) RMT.0720" - incentrato sul sostegno energico della crescita di un sistema aereo europeo sicuro, operando attraverso la promozione, la regolamentazione e il coordinamento internazionale per incorporare la cyber security nel concetto della "aviation security", secondo i dettami del combinato disposto dei regolamenti UE n. 1139/2018 e n. 203/2023.



Ritornando alla nostra disamina annotiamo che l'industria legata al trasporto aereo dà priorità alla sicurezza, intesa sia come safety che security, attraverso completi sistemi tipici di gestione (SMS) i cui componenti chiave includono, inter alia, una solida cultura della sicurezza ad ogni livello organizzativo (peraltro tale obiettivo è presente sia nel GASP - Global Aviation Safety Plan 2026/2028 che nel GAsEP - Global Aviation Security Plan 2024, piani entrambi avviati dall' ICAO), la condivisione delle pertinenti informazioni e la stretta ottemperanza legislativa attraverso l'adesione puntuale agli standard internazionali, unionali e nazionali. Quanto invece al mondo assicurativo l'approccio tende essenzialmente verso la protezione finanziaria contro ipotizzabili perdite grazie ad un attento vaglio della probabilità e dell'impatto dei vari rischi, la determinazione dei premi assicurativi in base alla stima dei rischi medesimi, non disgiunta dall'incoraggiamento rivolto agli assicurati ad attuare misure di attenuazione del rischio e da una oculata, equa ed efficiente gestione dei reclami. **Alla luce delle diversità evidenziate tra le realtà esaminate, ovverosia da un lato l'industria aeronautica che si concentra soprattutto sulla sicurezza operativa e sulla compliance, dall'altro il settore assicurativo maggiormente interessato alla prevenzione dei rischi finanziari, la Safety Flight Foundation ha inteso ricercare le plausibili aree sinergiche di collaborazione. In primis la creazione di piattaforme per la messa in comune di dati affidabili sulla sicurezza e delle best practices tra ambo le industrie (i.e. le intese sulle prassi consolidate di gestione del rischio), accompagnata da una standardizzazione delle informazioni sulla sicurezza, la conduzione di sessioni congiunte di formazione e workshop, nonché il compimento di sforzi reciproci per investire in ricerca e sviluppo.** Nel panorama così delineato un fattivo contributo può derivare dalla stessa EASA e, particolarmente, dallo studio su "Impact of security measures on safety: assessing safety security interdependencies- Project update 16/10/2025"), vale a dire i due sottosistemi appartenenti al concetto generale di "sicurezza" che convergono costantemente, ma in effetti non coincidono, ferma restando la necessità, giustappunto, di comprendere la natura e la portata delle vicendevoli correlazioni tra loro esistenti. Ciò può consentire di rafforzare una base di conoscenze completa per la valutazione del presumibile impatto delle misure di security sulle prestazioni di safety del personale e delle operazioni aeronautiche, compresi gli indicatori indispensabili per calibrarne le conseguenze, nonché di ottimizzare i principali fattori che svolgono un importante ruolo nella costituzione di tali interdipendenze. Non può essere altresì sottaciuto che il documento in esame, per quel che attiene al nostro discorso, esprime oltretutto metodi armonizzati sulla valutazione delle tecniche di gestione del rischio che possono applicarsi al comparto della sicurezza aerea e, quindi, ben supportare processi decisionali integrati anche nel campo delle assicurazioni a livello europeo e nazionale. **Sul punto preme conclusivamente segnalare che il Regolamento dell'ENAC sui "Requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili ex regolamento (CE) n. 785/2004 e relativo regime sanzionatorio", entrato in vigore il 4 marzo 2025 (abrogativo della precedente normativa in materia introdotta con circolare EAL 17 A del 21 dicembre 2011) non accenna alle problematiche affioranti sui rapporti tra assicurazioni e aviazione civile, mirando piuttosto a garantire "certezza e trasparenza" nell'individuazione dei soggetti che offrono le coperture obbligatorie, tutelando le "imprese operanti nel trasporto aereo, nonché gli utenti finali e i terzi coinvolti in un eventuale sinistro" e definendo, in larga misura e più dettagliatamente, il capitolo sanzionatorio.**

AML PACKAGE E SETTORE ASSICURATIVO: I COMMERCianti DI NATANTI DI ALTO VALORE TRA I NUOVI SOGGETTI OBBLIGATI

Armenia Riviezzo, Avvocato, Counsel; Camilla Izzi, Avvocato, Associate e membro della Commissione antiriciclaggio presso l'Ordine degli avvocati di Roma; Federica Zazzaro, Avvocato, Associate - Legance

L'AML Package: principali innovazioni

Il 19 giugno 2024 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il c.d. "AML Package", ossia il pacchetto di riforma della disciplina dell'antiriciclaggio e del contrasto al finanziamento del terrorismo, composto da tre strumenti giuridici: il Regolamento (UE) 2024/1624 (il c.d. Single Rulebook), la Direttiva (UE) 2024/1640 (la VI Direttiva Antiriciclaggio) e il Regolamento (UE) 2024/1620 (il c.d. Regolamento AMLA). Il Single Rulebook, da un lato, va ad incidere sull'intero quadro normativo antiriciclaggio, introducendo nuovi soggetti obbligati, nuovi oneri di Adeguata Verifica della clientela e nuove regole di due diligence. Dall'altro lato, la VI Direttiva va ad innovare le norme sull'individuazione dei settori a rischio, gli obblighi relativi all'identificazione dei titolari effettivi e le responsabilità delle Unità di Informazione Finanziaria (FIU), mentre il Regolamento AMLA ha istituito l'Autorità per l'armonizzazione e la supervisione in materia AML/CFT. Sul piano delle tempistiche:

il Single Rulebook si applicherà dal 10 luglio 2027

il Regolamento AMLA è applicabile dal 1° luglio 2025

la VI Direttiva dovrà essere recepita dagli Stati membri entro il 10 luglio 2027, fatta eccezione per gli artt. 11-13 e 15, da recepire entro il 10 luglio 2026

L'estensione del perimetro soggettivo: i natanti tra i beni di valore elevato e le ricadute sul sistema assicurativo

Una delle novità più rilevanti è l'estensione del novero dei soggetti obbligati a ulteriori categorie non finanziarie. In tale contesto, assume rilievo centrale l'inclusione delle unità da diporto (natanti) tra i "beni di valore elevato" (high-value goods). Gli obblighi di Adeguata Verifica, monitoraggio e segnalazione sono ora estesi alle persone che commerciano imbarcazioni di valore superiore a 7,5 milioni di euro. La ratio è esplicitata nel Considerando 20 del Regolamento, che giustifica tale inclusione con la vulnerabilità di questi beni ai rischi di uso improprio per il riciclaggio e il finanziamento del terrorismo, derivante dalla facilità con cui tali beni circolano attraverso o al di fuori dei confini dell'Unione, dal loro elevato valore e dalla potenziale inaccessibilità delle informazioni relative a tali beni, se registrati in paesi terzi.

- ❏ Le imprese assicuratrici operanti nel comparto della assicurazione nautica si trovano investite da una duplice pressione normativa. Da un lato, in quanto enti finanziari già rientranti nel perimetro dei soggetti obbligati, rimangono assoggettate agli obblighi di Adeguata Verifica, monitoraggio e segnalazione in relazione ai contratti aventi ad oggetto natanti di valore elevato – sia per l'emissione di polizze contro danni, furto o responsabilità civile, sia per le garanzie connesse al finanziamento dell'acquisizione di tali beni. Dall'altro lato, l'art. 74 del Single Rulebook prevede un meccanismo di segnalazione automatica che coinvolge esplicitamente gli enti finanziari che offrono servizi connessi all'acquisto o al trasferimento di proprietà di tali beni: tali enti segnalano alla FIU tutte le operazioni che effettuano per i propri clienti in relazione a detti beni.

Il meccanismo delle segnalazioni basate su soglie: l'art. 74 del Regolamento (UE) 2024/1624

L'articolo 74 del Single Rulebook introduce un obbligo di segnalazione sistematica e automatica che prescinde dalla valutazione soggettiva di sospettosità dell'operazione. **Le persone che commerciano beni di valore elevato segnalano alla FIU tutte le operazioni che comportano la vendita, acquisita a fini non commerciali, di:**

veicoli a motore a un prezzo pari almeno a 250.000 EUR

natanti a un prezzo pari almeno a 7.500.000 EUR

aeromobili a un prezzo pari almeno a 7.500.000 EUR

Si tratta di un meccanismo di tipo oggettivo: il superamento della soglia quantitativa obbliga alla segnalazione indipendentemente da specifici indizi di sospetto.

La distinzione tra uso commerciale e non commerciale impone ai soggetti obbligati di approntare procedure di customer due diligence finalizzate alla classificazione dell'uso previsto. Per le imprese assicuratrici, tale previsione introduce un adempimento aggiuntivo nel processo di underwriting: la verifica della finalità d'uso del natante assicurato diviene un presupposto per l'attivazione degli obblighi di segnalazione alla FIU, determinando un'intersezione tra valutazione attuariale e valutazione di conformità anticiclaggio, che richiede un processo integrato di raccolta e analisi delle informazioni.

L'Adeguata Verifica rafforzata per la clientela ad alto patrimonio netto

Il Single Rulebook introduce l'obbligo di Adeguata Verifica rafforzata per i clienti con alto patrimonio netto, con soglia individuata in 50 milioni di euro (escluso il valore della residenza principale).

La violazione di tale obbligo costituisce un'aggravante sanzionatoria. Per le imprese assicuratrici, gli obblighi si tradurranno nell'implementazione di misure aggiuntive rispetto alla standard due diligence: identificazione approfondita del titolare effettivo anche in strutture societarie complesse; acquisizione di informazioni sull'origine dei fondi destinati al pagamento dei premi; monitoraggio potenziato e continuo delle relazioni d'affari; approvazione da parte dell'organo di gestione per l'avvio o il mantenimento di rapporti con clienti classificati come high net worth individuals (HNWI).

Inoltre, in sede di Adeguata Verifica, il fornitore del bene – ad esempio il cantiere navale, il dealer o il broker nautico – potrà essere ricompreso nel perimetro della due diligence assicurativa, in quanto la normativa estende ai soggetti obbligati l'obbligo di considerare il fornitore quale "cliente" ai fini AML/CFT.

Il ruolo dell'AMLA e la supervisione diretta

L'istituzione dell'AMLA costituisce la principale innovazione istituzionale dell'AML Package. L'Autorità – con sede a Francoforte am Main, esistenza legale dal 26 giugno 2024 e operativa dall'estate 2025, sotto la presidenza di Bruna Szego – esercita una supervisione diretta sugli enti finanziari transfrontalieri ad elevato rischio AML/CFT; svolge attività di supporto e coordinamento delle FIU; sviluppa RTS, ITS e linee guida per l'integrazione delle regole AML/CFT dell'Unione.

Nel dicembre 2025 l'AMLA ha pubblicato un rapporto finale con due bozze di RTS – sulla metodologia di valutazione del profilo di rischio ai sensi dell'art. 40(2) della VI Direttiva e sulla selezione degli enti da assoggettare a supervisione diretta ai sensi dell'art. 12(7) del Regolamento AMLA – trasmesse alla Commissione europea per l'adozione formale. Sono altresì in corso consultazioni su bozze di ITS in materia di cooperazione nel sistema di supervisione AML/CFT.

Prospettive operative

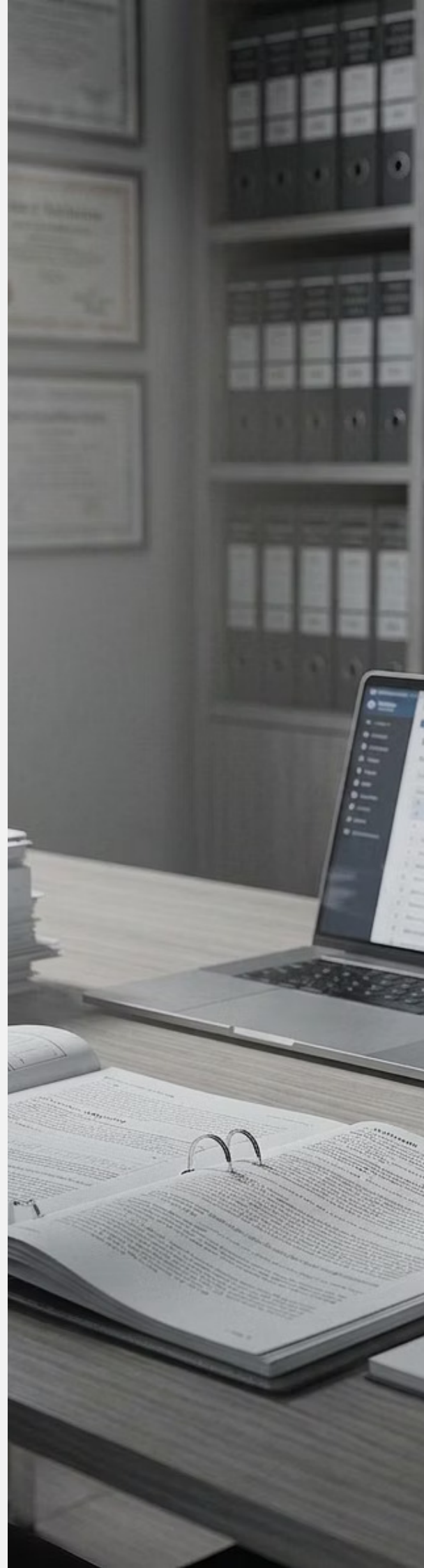
L'AML Package costituisce una riforma di portata epocale per la prevenzione del riciclaggio in Europa.

Il d.lgs. 231/2007 è già oggetto di primi interventi di adeguamento – tra cui le modifiche introdotte dal D.L. 30 giugno 2025, n. 95 in materia di crypto-attività – e dovrà essere ulteriormente integrato per recepire le novità di più diretto impatto sul settore assicurativo: l'obbligo di segnalazione a soglia per natanti di valore superiore a 7,5 milioni di euro; l'Adeguata Verifica rafforzata per clienti HNWI con soglia a 50 milioni di euro; il rafforzamento del ruolo e dei poteri dell'UIF in raccordo con l'AMLA.

Le imprese assicuratrici operanti nel comparto nautico sono chiamate ad avviare, prima della scadenza del 10 luglio 2027, una revisione dei propri processi di sottoscrizione, Adeguata Verifica e monitoraggio continuo, integrando le procedure di underwriting con i nuovi obblighi di compliance antiriciclaggio.

In tale ottica, è opportuno procedere alla nomina di un Responsabile della Conformità antiriciclaggio e all'adozione di protocolli KYC che assicurino la raccolta, la conservazione e la trasmissione delle informazioni richieste, ivi compresa l'effettuazione delle segnalazioni su soglia alla FIU.

- ① L'IVASS, con il Provvedimento n. 144 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 14 giugno 2024, ha già aggiornato il quadro di governance e di compliance antiriciclaggio per le imprese assicuratrici, introducendo l'obbligo di nomina di un Consigliere responsabile per l'antiriciclaggio in seno all'organo di amministrazione, prefigurando così il modello di presidio che il settore sarà chiamato a consolidare in vista del pieno recepimento dell'AML Package.



LOCALISMI LEGISLATIVI E ARMONIZZAZIONE DEL DIRITTO ASSICURATIVO MARITTIMO: LA MAREA CHE SALE CONTRO IL FARO DEL CMI

Marco Turci – Avvocato, Studio Legale Turci

La riunione del Comité Maritime International (CMI) svoltasi a Rio de Janeiro dal 12 al 15 maggio 2025 ha offerto uno spaccato emblematico delle tensioni che attraversano oggi il diritto assicurativo marittimo: da un lato la rinnovata determinazione verso la ricognizione dei principi comuni, testimoniata dalla costituzione di un apposito working group; dall'altro, l'entrata in vigore della recente legge brasiliana sulle assicurazioni (Legge n. 15.040/2024), le cui disposizioni in materia di obbligatorietà della lingua portoghese, di legge applicabile e giurisdizione brasiliana, nonché di vincoli alla riassicurazione internazionale, sembrano delineare una scelta deliberatamente localistica. Tale tendenza non è isolata: la revisione del Codice Marittimo cinese, entrata in vigore il 1° maggio 2026, offre segnali analoghi, seppure con sfumature diverse. Il presente contributo analizza queste dinamiche, le confronta con la storia e le ambizioni degli sforzi internazionali di armonizzazione, e riflette sui costi — economici, tecnici e giuridici — che la frammentazione del mercato assicurativo globale può generare.

Rio de Janeiro: due segnali opposti:

Il colloquio del CMI ha confermato la vitalità di questo consesso fondato nel 1897 e dedicato da oltre un secolo alla promozione dell'uniformità del diritto marittimo internazionale. Tra i segnali più incoraggianti vi è la decisione di costituire un nuovo working group specificamente dedicato alla ricognizione dei principi comuni nell'assicurazione marittima, con l'obiettivo di mappare le convergenze tra i diversi ordinamenti e identificare un nucleo di regole condivise. Il precedente tentativo in questa direzione — il gruppo di lavoro internazionale sul marine insurance attivo tra il 1998 e il 2004 — si era concluso senza riuscire a identificare regole universalmente condivise. La stessa elaborazione della CMI Lex Maritima 2025 (i Tokyo Principles), pur rappresentando un risultato di grande rilevanza sistematica, ha dovuto escludere l'assicurazione marittima dal suo perimetro: il documento riconosce esplicitamente che individuare principi universalmente condivisi richiederebbe un approfondimento ulteriore riservato al futuro (CMI, Lex Maritima 2025 – The Tokyo Principles of Maritime Law, maggio 2025). Il documento esclude esplicitamente marine insurance e trasporto multimodale per assenza di consensus universale). Il nuovo working group è dunque l'erede diretto di quel passato incompiuto. Ma il colloquio brasiliano ha offerto, nel medesimo contesto geografico e temporale, anche un segnale di segno opposto. L'industria assicurativa internazionale stava ancora metabolizzando le implicazioni della Legge n. 15.040/2024, il nuovo regime delle assicurazioni brasiliane entrato in vigore nel dicembre 2025, le cui disposizioni più discusse sembrano muoversi in direzione esattamente contraria a quella perseguita dal CMI.

La legge brasiliana n. 15.040/2024 e il caso cinese

La Legge federale n. 15.040, approvata il 9 dicembre 2024 ed entrata pienamente in vigore un anno dopo, rappresenta la più organica riforma del diritto assicurativo brasiliano dalla codificazione civile del 2002. Sotto molti profili la legge persegue obiettivi condivisibili: modernizzazione del quadro normativo, rafforzamento della tutela dell'assicurato, incremento della penetrazione assicurativa in un mercato che si attendeva una contrazione nel 2025. **Alcune disposizioni specifiche hanno tuttavia suscitato preoccupazioni nell'industria internazionale del re/assicurazione marittima.** La legge stabilisce che le polizze assicurative relative a rischi localizzati in Brasile debbano essere redatte in lingua portoghese siano soggette, inderogabilmente, alla legge brasiliana e alla giurisdizione. Ciò determina un impatto diretto sull'operatività delle coperture marine, tradizionalmente stipulate con riferimento alle Institute Time Clauses Hulls o alle Institute Cargo Clauses e governate dalla legge e dalla giurisdizione inglese. In combinato disposto con la Legge n. 14.879/2024, che ha modificato le norme del codice di procedura civile in materia di foro competente, le nuove disposizioni aprono la possibilità che un giudice brasiliano dichiari competenza su controversie di riassicurazione anche quando il riassicuratore non è domiciliato in Brasile, qualora vi sia un sufficiente collegamento con il territorio o con l'obbligazione da eseguirsi (HFW, "New Brazilian Laws on Choice of Forum May Have an Impact on Transnational Reinsurance Disputes", luglio 2025). Sul versante riassicurativo, la legge regola le operazioni di cessione per rischi localizzati in Brasile, prevedendo l'accreditamento presso la SUSEP per i riassicuratori esteri. La possibilità per i residenti brasiliani di contrarre assicurazioni all'estero è ammessa solo in via eccezionale, dimostrando il rifiuto di almeno cinque assicuratori locali.



Sul piano pratico, destano attenzione le implicazioni dell'art. 67 in materia di spese di salvataggio e di suas and labour. La norma non distingue chiaramente tra le spese di mitigazione e i costi di salvataggio in senso proprio: se questi ultimi venissero qualificati come spese di mitigazione, il risultato potrebbe essere una loro recuperabilità anche al di sotto della franchigia e senza erosione del massimale, in contrasto con la tradizione delle ITC Hulls 1.10.83 cui le polizze H&M brasiliane comunemente fanno riferimento (B. de Senna, "Brazil's New Insurance Law and salvage costs in hull and machinery policies", IBA Global Insight, febbraio 2026). Una simile divergenza potrebbe rendere più complesso il ricollocamento dei rischi sul mercato della riassicurazione internazionale.

Il caso cinese: la revisione del Codice Marittimo

Il 28 ottobre 2025 il Comitato Permanente dell'Assemblea Popolare Nazionale ha approvato la revisione del Codice Marittimo cinese — la prima dalla sua entrata in vigore nel 1993 — con efficacia dal 1° maggio 2026, cfr. Maritime Law 2026, D. Shang, "China's revised maritime law: Impact on marine insurance", IUMI Newsletter, marzo 2026).

Sotto il profilo assicurativo, le modifiche al Capitolo XIII presentano caratteri tecnici di indubbio interesse: l'esplicita inclusione del builder's risk insurance nell'ambito applicativo della legge marittima; la riforma del dovere di disclosure; l'introduzione dell'obbligo di illustrazione delle clausole standard da parte dell'assicuratore e la regolamentazione delle polizze aperte e delle garanzie (warranties).

Ma è sotto il profilo della giurisdizione che le novità risultano più significative per il mercato internazionale. La revisione rafforza la competenza dei tribunali cinesi nelle controversie marittime, chiarisce le norme sulle leggi applicabili nei rapporti con elementi di internazionalità e sottopone a scrutinio più stretto le clausole di scelta del foro. Pur rimanendo disponibile l'arbitrato internazionale, le parti straniere non possono più dare per scontata l'esecutività automatica di tali clausole (NorthStandard, "China Maritime Code 2026 – Key Changes and Considerations for Carriers", maggio 2026; Reed Smith LLP, "China adopts major amendments to Maritime Law, effective 1 May 2026", novembre 2025). Va peraltro riconosciuto che, a differenza del caso brasiliano, la revisione cinese non introduce obblighi linguistici o divieti di applicazione di legge straniera alle polizze marine in senso stretto. Tuttavia, l'effetto complessivo di rafforzamento della sfera giurisdizionale domestica è indiscutibile, in un mercato — quello assicurativo marittimo cinese — che per diversi anni consecutivi ha rappresentato il primo mercato mondiale del cargo e il secondo per l'hull.

Localismo, frammentazione e il futuro dell'armonizzazione marittima

Un fenomeno strutturale: il localismo come tendenza globale

I casi brasiliano e cinese non sono episodi isolati. Una tendenza al localismo regolatorio in materia assicurativa si manifesta, con intensità e modalità diverse, in numerosi ordinamenti emergenti. L'India ha adottato nel 2025 un nuovo Merchant Shipping Act che aggiorna il quadro marittimo interno allineandolo selettivamente alle convenzioni IMO, perseguendo al contempo obiettivi di valorizzazione della flotta e dell'industria locale. In Africa subsahariana, diversi Stati hanno introdotto local content rules che impongono il collocamento locale preventivo di una quota delle coperture marittime prima di poter ricorrere alla capacità internazionale. Il denominatore comune di queste tendenze è riconoscibile: **si tratta di strumenti di politica economica che utilizzano la normativa assicurativa come leva per sviluppare il mercato domestico, trattenere i premi sul territorio nazionale e rafforzare la sovranità regolatoria. In un'epoca di ripensamento della globalizzazione e di crescente assertività delle potenze emergenti, questo orientamento non sorprende.**

I costi della frammentazione

CLa frammentazione normativa genera costi reali e misurabili che incidono su tutti gli attori della filiera.

- **Costi di transazione e complessità operativa.**

Il primo ordine di costi è quello della compliance. Assicuratori e riassicuratori che operano su base internazionale devono strutturare polizze e processi di liquidazione adeguati alla normativa locale di ciascun paese. La redazione di polizze in lingua portoghese, l'adattamento delle clausole ITC alle prescrizioni imperative brasiliane, la gestione del rischio che un giudice locale dichiari inapplicabile una scelta di legge straniera: ciascuno di questi elementi implica costi aggiuntivi per gli operatori.

- **Effetti sulla capacità riassicurativa.**

Il mercato riassicurativo internazionale funziona grazie a contratti tendenzialmente standardizzati e a una giurisdizione condivisa che rende prevedibili i rischi di contenzioso. Quando un singolo mercato impone, anche indirettamente, che le controversie di riassicurazione siano trattate da giudici locali privi di specializzazione tecnica, oppure che le polizze cedute in riassicurazione debbano rispettare standard incompatibili con quelli internazionali, la conseguenza può essere una riduzione della capacità disponibile e un aumento del costo della protezione riassicurativa. Un paradosso rispetto agli obiettivi di sviluppo del mercato domestico che spesso animano queste riforme.

- **Incertezza giuridica e deterrenza per gli investitori.**

La certezza del diritto è un bene pubblico di cui il mercato assicurativo marittimo ha bisogno in misura forse superiore a qualsiasi altro settore. Le navi e i carichi si muovono attraverso decine di giurisdizioni; i sinistri si verificano in luoghi imprevedibili; le catene di riassicurazione coinvolgono soggetti distribuiti in più continenti. Un regime normativo che crea incertezza sull'applicazione di clausole consolidate come le ITC, o che mette in discussione la validità di scelte arbitrali pattuite contrattualmente, aumenta il premio per il rischio legale e riduce l'attrattività del mercato per gli operatori internazionali.

Il CMI e gli sforzi di armonizzazione

Dinnanzi a questo scenario, quale futuro per il progetto di armonizzazione del diritto assicurativo marittimo? Occorre anzitutto riconoscere le difficoltà storiche. Il CMI stesso, nella Lex Maritima 2025, ha ammesso che l'assicurazione marittima è rimasta fuori dal perimetro dei Tokyo Principles proprio per l'assenza di un consenso sufficiente. In questo contesto, la costituzione del nuovo working group dedicato alla ricognizione dei principi comuni rappresenta un passo metodologicamente prudente: non l'ambizioso tentativo di elaborare una convenzione internazionale, ma l'avvio di un processo di mappatura sistematica del diritto comparato, presupposto necessario per qualsiasi convergenza futura. Vi è tuttavia un rischio concreto: il localismo legislativo, se si consolida, renderà questo compito progressivamente più arduo. Ogni riforma che introduce disposizioni imperative incompatibili con gli standard internazionali è un cuneo che allarga la distanza tra gli ordinamenti. La storia del diritto marittimo insegna che l'uniformità non è mai stata uno stato stabile e definitivo: è un processo continuo di negoziazione tra esigenze locali e logiche globali. La questione non è se l'uniformità sia possibile in assoluto, ma a quale costo si riesce a mantenerne un nucleo sufficiente.

Verso un multilateralismo differenziato?

Le dinamiche descritte suggeriscono che il diritto assicurativo marittimo si avvii verso un assetto di multilateralismo differenziato: un nucleo di principi condivisi — per ora ancora da formalizzare — attorno al quale si stratificano varianti regionali di crescente significatività. Non è necessariamente uno scenario catastrofico, ma è certamente uno scenario costoso e complesso. Per il sistema assicurativo italiano e per l'ANIA, che da decenni partecipano attivamente ai lavori del CMI attraverso il Comitato Marittimo Italiano, la posta in gioco è significativa. L'Italia è un paese di armatori, di porti, di traffici internazionali; il suo mercato assicurativo ha storicamente operato in stretto collegamento con i principali centri mondiali. Una frammentazione ulteriore del quadro normativo internazionale si tradurrebbe in costi aggiuntivi per l'industria e in una maggiore difficoltà nell'offrire coperture competitive per i rischi marittimi. La risposta più efficace non è l'opposizione pregiudiziale alle riforme nazionali altrui, né la rassegnazione alla frammentazione. È piuttosto l'impegno attivo — nel CMI, nell'IUMI, nelle sedi bilaterali appropriate — perché le nuove legislazioni vengano disegnate in modo da preservare, ove possibile, la compatibilità con i principi e le prassi internazionali. Il dialogo avviato a Rio, con la nascita del nuovo working group, è un'opportunità concreta in questa direzione: va alimentato con partecipazione attiva, con ricerca comparata rigorosa, e con la consapevolezza che l'uniformità del diritto marittimo è uno dei grandi beni pubblici globali che il mercato da solo non è in grado di produrre.

Marine Aviation & Transport Insurance Review

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.

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