

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION
& TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno XII, Numero 3
Year XII, No. 3

luglio 2022
July 2022

IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

di ALESSANDRO MORELLI
Marine Consultant



Il tema della sostenibilità ricorre con sempre maggiore frequenza nelle discussioni, nei forum, nei documenti scritti, sia sotto il profilo della sostenibilità ambientale, sia nel quadro più ampio delle tematiche ESG, intese come *Environmental, Social e Governance Issues*, secondo le terminologie introdotte dalle Nazioni Unite.

L'attenzione delle varie agenzie ONU a queste tematiche - cominciata già alla fine del secolo scorso - ha avuto una più recente accelerazione nel 2012, in occasione della Conferenza ONU sullo sviluppo sostenibile, tenutasi a Rio de Janeiro.

In quell'occasione venne anche definita la "UN PSI Initiative", nella quale l'acronimo PSI sta per *Principles for Sustainable Insurance*.

Era il primo momento nel quale il settore assicurativo internazionale affrontava una discussione organica circa le modalità attraverso le quali il settore poteva contribuire all'obiettivo più generale della sostenibilità.

Numerosi altri momenti rilevanti al riguardo si sono verificati nel decennio, da ultimo nel giugno scorso si è tenuto un incontro, organizzato dal Swiss Re Centre for Global Dialogue a Zurigo, con l'obiettivo di analizzare i primi 10 anni della PSI Initiative e individuare come ulteriormente il settore assicurativo possa contribuire all'obiettivo ONU dei *Sustainable Development Goals*.

Un numero crescente di Assicuratori *Marine* prende in considerazione i fattori ESG sopra menzionati,

Rubrica di
Paolo Quercia



THE IUMI CORNER



Richard Turner,
IUMI President





IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

con l'obiettivo di incorporare la sostenibilità nei propri processi decisionali ed anche nel complesso di informazioni richieste ai loro clienti.

Questa crescente attenzione alla tematica si concretizza attraverso l'adesione dei maggiori Gruppi assicurativi internazionali ed il supporto degli organismi assicurativi internazionali, primo fra questi lo IUMI (*International Union of Marine Insurance*), alle varie iniziative in materia, l'ultima delle quali - nota come "*Poseidon Principles for Marine Insurance*" - riguarda il settore degli assicuratori Corpi.

L'obiettivo di questo scritto è quello di ripercorrere per sommi capi le tappe del percorso di sostenibilità sin qui seguito dalle istituzioni e dagli stakeholders internazionali, con particolare focus sugli ambiti che possono coinvolgere gli Assicuratori *Marine* e le loro politiche di sottoscrizione.

UNEP FI Principles for Sustainable Insurance - 2012

Come accennato, il primo momento fondamentale nella riflessione è rappresentato dal "*UN Environment Programme Financial Initiative's (UNEP FI) Principles for Sustainable Insurance (PSI)*".

Lo scopo dell'iniziativa, alla quale lo IUMI ha aderito nel febbraio 2020, era - ed è - quello di comprendere, prevenire e mitigare i rischi ESG, mediante l'individuazione di quattro principi che forniscano al settore assicurativo un quadro globale di riferimento per affrontare tali rischi.

I quattro principi sono i seguenti:

- incorporare le questioni ambientali, sociali e di governance rilevanti per l'attività assicurativa nel processo decisionale;

- collaborare con clienti e partners commerciali per aumentare la consapevolezza delle tematiche ESG;
- collaborare con i governi, le istituzioni e gli altri stakeholders nella promozione di un'azione diffusa in tutta la società su questioni ambientali, sociali e di governance;
- dimostrare responsabilità e trasparenza nel dare regolarmente pubblica comunicazione dei progressi nell'attuazione dei Principi.

Si era evidentemente allo stadio di enunciazione di principi che necessitavano una concreta attuazione.

L'UNEP FI ha raccolto dal 2012 adesioni da 125 gruppi assicurativi internazionali, fra i quali anche nomi di grande rilievo come Swiss Re, Munich Re, Allianz, AXA e brokers internazionali quali AON, Marsh e Willis Towers Watson.

Vi sono fra i sostenitori anche i maggiori gruppi italiani del settore danni, quali Unipol e Generali.

Si annoverano inoltre 94 associazioni del settore assicurativo internazionale, fra le quali nomi rilevanti come la Federazione francese FFA, l'Associazione tedesca GDV, il CEFOR norvegese e lo IUMI.

Le associazioni inglesi rappresentanti Lloyd's e Companies, non risultano invece ad oggi fra gli enti sostenitori della PSI Initiative.

In totale si tratta comunque di più di 220 organismi che supportano la PSI Initiative e che, come si accennerà oltre, si sono riuniti a distanza di un decennio nel giugno scorso per fare il punto della situazione. Non sarà sfuggito che l'UNEP FI PSI non fa riferimento alla sola sostenibilità ambientale bensì anche a quelle sociale e di governance, con uno sguardo quindi più ampio, si po-



IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

trebbe dire olistico, alla globalità delle tematiche di sostenibilità che vanno sotto il nome di ESG.

Nella seconda decade del nostro secolo, l'attenzione si è tuttavia venuta spostando sempre più sulle problematiche di natura squisitamente ambientale, anche a causa del manifestarsi di fenomeni atmosferici sempre più frequenti e violenti - causa quindi di notevoli danni e perdite - e dei timori di un crescente aumento delle temperature con il conseguente innalzamento dei livelli dei mari e degli oceani.

Le cause di tali mutazioni climatiche sono attribuite soprattutto alla presenza nell'atmosfera dei cosiddetti "gas-serra" ("green-house gases"), prima fra questi l'anidride carbonica (CO₂).

L'attenzione si è concentrata quindi sempre più sugli interventi che, in tutti i settori, possano portare alla riduzione delle emissioni di CO₂ e sotto questo profilo anche il settore dello shipping si è attivato attraverso l'*International Maritime Organization* (IMO, l'agenzia dell'ONU preposta al settore marittimo) che, già nel 2011, aveva adottato - con efficacia dal 1° gennaio 2013 - due emendamenti alla convenzione MARPOL- Annex VI: l'*Energy Efficiency* e lo *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP), obbligatorio per tutte le navi dalle 400 tonnellate di stazza in su; obiettivo comune ai due provvedimenti era quello di ridurre il livello di emissioni nell'atmosfera di gas serra da parte delle navi impegnate nella navigazione internazionale.

2030 Agenda for Sustainable Development - Sustainable Development Goals (SDGs) - 2015

Una data cardine nella riflessione sulla sostenibilità è il settembre 2015, quando a New York, in occasione del 70° anniversario dell'ONU, 193 Stati membri delle Nazioni Unite hanno sottoscritto la "2030 Agenda for Sustainable Development", che prevede una lista di 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (*Sustainable Development Goals - SDGs*), tramite la realizzazione dei quali gli Stati Membri si sono impegnati - nel periodo sino al 2030 - a "*mobilizing efforts to end all forms of poverty, fighting inequalities and tackling climate change, while ensuring that no one is left behind*".

L'Agenda enfatizza quindi la necessità di considerare simultaneamente le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile: sociale, economico ed ambientale, riconducibili alle tematiche ESG. Nell'ambito dei 17 SDGs, ve ne sono alcuni che riguardano direttamente il settore marittimo, in particolare i numeri:

- 13 Climate Action ("Take urgent action to combat climate change and its impacts")
- 14 Life below water ("Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development"),

cui l'IMO sta dedicando particolare attenzione attraverso l'azione del suo "*Marine Environment Protection Committee* (MEPC)".





IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

Paris Agreement on climate change - 2015

Poche settimane dopo la sottoscrizione dell'Agenda 2030, nel Dicembre 2015 a Parigi, durante la COP21 (XXI Conference of Parties to United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC), è stato firmato il "*Paris Agreement on climate change*", un trattato internazionale sottoscritto da 196 Paesi, entrato in vigore nel novembre 2016 dopo la 55° ratifica (ad oggi si sono raggiunte 193 ratifiche su 196 Paesi parti della Convenzione) con l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale nel secolo corrente entro massimo 2° (ma preferibilmente 1,5°) in confronto alle temperature del periodo preindustriale: per conseguire tale obiettivo viene indicata l'esigenza di contenere le emissioni in atmosfera di gas serra.

Occorre evidenziare che la linea di partenza dell'era "preindustriale" non è definita dagli accordi delle Nazioni Unite e fra gli studiosi non c'è convergenza univoca circa il periodo da prendere in considerazione: per taluni il periodo 1850-1900, per altri il periodo precedente 1720-1800; si è dunque in presenza di un obiettivo fissato quantitativamente in modo preciso (max +1,50°) ma con una forte indeterminatezza circa il punto di partenza iniziale e quindi quello di arrivo a fine secolo: non è infatti chiaro quale dovrebbe essere il valore di temperatura del 2100 affinché si possa dire che il target dell'Accordo di Parigi è stato rispettato.

Initial IMO GHG Strategy - 2018

A valle dell'accordo di Parigi del 2015, l'IMO ha delineato nell'aprile 2018 la "Initial IMO strategy for the reduction of GHGs from ships (Initial IMO

GHG Strategy)", articolata intorno a due obiettivi principali:

- la riduzione nel 2050 delle emissioni in misura del 50% rispetto ai livelli del 2008
- l'azzeramento delle emissioni entro il secolo.

L'evoluzione rispetto a questi obiettivi viene regolarmente analizzata dall'IMO durante le riunioni del MEPC; la più recente sessione è stata la n. 78, tenutasi nei giorni 6-10 giugno 2022, durante la quale è stata convenuta la revisione della strategia iniziale di azione da adottare per la metà del 2023, con il rafforzamento degli strumenti già adottati dall'IMO come *amendments* alla MARPOL Convention. Importanti novità saranno operative dal 1° novembre 2022.

Net-Zero Insurance Alliance - 2021

Nel luglio 2021, a margine del Summit sul Clima del G20 a Venezia, otto grandi gruppi assicurativi (AXA, Allianz, Aviva, Generali, Munich Re, SCOR, Swiss Re e Zurich) hanno dato vita alla "Net-Zero Insurance Alliance (NZIA)", di fatto un accordo emanazione della UNEP FI PSI Initiative, descritta in apertura. Oggi la NZIA è un gruppo di oltre 20 assicuratori leader che rappresentano circa il 12% del volume mondiale dei premi danni e vita a livello globale ed assumono impegni di politiche di sottoscrizione orientate alla decarbonizzazione dei loro portafogli, fissando individualmente obiettivi intermedi su base scientifica e rendicontando i loro progressi annualmente e pubblicamente.

In particolare, i membri della NZIA si impegnano ad adeguare i loro portafogli assicurativi e riassicurativi con rischi ad emissioni nette di gas a effetto serra (GHG) entro il 2050, coerentemente con gli obiettivi di attuazione dell'Accordo di Pa-



IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE* segue

rigi sui cambiamenti climatici.

La NZIA è uno dei frutti del lavoro svolto dai sostenitori di UNEP FI PSI Initiative, i quali nello scorso giugno si sono incontrati – in presenza a Zurigo o in remoto – per fare il punto sui 10 anni trascorsi dall'introduzione dei PSI e proiettare l'azione nel decennio a venire.

Regolamento UE sulla tassonomia - 2020

In parallelo con l'azione degli organismi ONU, anche l'Unione Europea sta affrontando la tematica della sostenibilità, in particolare con l'approvazione del regolamento UE sulla tassonomia del 18 giugno 2020.

Lo scopo del regolamento è quello di fornire alle imprese, agli investitori e ai responsabili politici definizioni appropriate e incoraggiare gli investimenti in attività economiche sostenibili dal punto di vista ambientale.

Ciò si ottiene con la creazione di una tassonomia, ovvero l'introduzione di una procedura uniforme con la quale l'attività economica delle imprese è classificata in categorie.

Il regolamento UE sulla tassonomia stabilisce sei obiettivi ambientali:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici
- Adattamento ai cambiamenti climatici
- L'uso sostenibile e la protezione delle risorse idriche e marine
- La transizione verso un'economia circolare
- La prevenzione e il controllo dell'inquinamento
- La protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il Regolamento include il comparto dell'assicurazione marittima ed indica i criteri per determinare se e in che misura una determinata attività assicurativa è conforme alla tassonomia, stabilendo obblighi di informativa a carico delle aziende di una certa dimensione (attualmente 500 dipendenti).

Abbiamo sin qui esaminato per sommi capi la progressione delle iniziative assunte dalle organizzazioni internazionali in ambito shipping per orientare le attività marittime in ottica di «*climate alignment*», cioè di allineamento alle politiche climatiche attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂.

Anche gli operatori economici del settore stanno focalizzando la loro attenzione su questi obiettivi, così vi sono state iniziative – ispirate dall'IMO Initial Strategy – che hanno visto coinvolti i settori bancari, armatoriali ed i grandi caricatori: si tratta dei *Poseidon Principles* (concernenti il finanziamento delle navi e quindi banche e armatori) ed il *Sea Cargo Charter* (che vede coinvolti caricatori e armatori).

Gli Assicuratori *Marine* sono particolarmente esposti alle conseguenze del cambiamento climatico che si manifestano attraverso la crescente incidenza delle catastrofi naturali (NAT CAT claims) e di conseguenza sono essi stessi coinvolti nelle tematiche ambientali e – più in generale – di ESG, coinvolgimento che si esplica attraverso una pluralità di piani.

Anzitutto occorre menzionare l'adesione IUMI alla UN Environmental Programme Financial Initiative's (UNEP FI) Principles for Sustainable Insurance (PSI) e gli interventi per una crescente sensibilizzazione degli operatori assicurativi af-



IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

finché adottino politiche di sottoscrizione di supporto alla sostenibilità.

Si noti fra l'altro che nel 2020, l'UNEP FI ha introdotto la prima edizione delle linee guida per la "Sottoscrizione dei rischi ambientali, sociali e di governance nel settore assicurativo danni".

La guida si propone come uno strumento di supporto per aiutare gli operatori a comprendere la tematica, in particolare quelli con limitate o nulle competenze ESG. La linea guida è stata oggetto di una consultazione pubblica nel 2019 e la ver-

sione completa 1.0 è stata pubblicata nel giugno 2020.

Poseidon Principles for Marine Insurance - 2021

Sulla medesima lunghezza d'onda si inserisce la recente iniziativa denominata «*Poseidon Principles for Marine Insurance*».

In linea con la "IMO GHG Reduction Strategy" (come detto, riduzione del 50% delle emissioni di gas serra nel 2050) ed in particolare con gli





IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

obiettivi del “Paris Agreement on climate change” sul contenimento della temperature, alcuni fra i maggiori Assicuratori Corpi mondiali hanno creato un Gruppo di lavoro internazionale che ha redatto i “Poseidon Principles for Marine Insurance”, di fatto la declinazione per gli assicuratori H&M degli obiettivi della Net Zero Insurance Alliance (NZIA) commentata sopra.

E' un accordo molto recente – dicembre 2021 – che sta riscuotendo supporto anche dai brokers e da altri organismi internazionali e che verosimilmente darà luogo ad ulteriori sviluppi rilevanti per gli assicuratori corpi nei prossimi mesi.

Tra i primi firmatari troviamo operatori internazionali del calibro di Swiss Re Corporate Solutions, Gard, AXA, SCOR, Norwegian Hull Club; importanti brokers internazionali quali Willis Towers Watson, Lockton e Cambiaso Risso hanno dato il loro supporto come “Affiliates”, mentre lo IUMI compare come “Supporting Partner”.

Qual è il contenuto dei “Poseidon Principles for Marine Insurance”?

La loro finalità è quella di consentire agli assicuratori corpi di valutare i loro portafogli in relazione al loro impatto ambientale, vale a dire l'impatto ambientale in termini di emissioni di gas serra delle navi assicurate in tali portafogli.

In relazione a tale obiettivo, gli assicuratori corpi firmatari sono impegnati alla condivisione dei dati aggregati relativi alle emissioni di CO₂ delle navi assicurate, con la finalità di stabilire la “carbon print” dei portafogli assicurativi e di facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale, incentivando i loro clienti armatori all'adozione degli opportuni interventi, in particolare nella scelta di utilizzo dei combustibili,

che siano in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni.

L'accordo si ispira a 4 principi: “Assesment”, “Accountability”, “Enforcement” e “Transparency”.

Gli Assicuratori aderenti si impegnano ad una valutazione (“Assesment”) su base annua del cosiddetto allineamento climatico (“climate alignment”) del loro portafoglio corpi, cioè l'intensità di carbonio dei loro portafogli corpo & macchina rispetto ai percorsi di decarbonizzazione (“decarbonization trajectories”) stabiliti mediante utilizzo di una specifica metodologia, l'Annual Efficiency Ratio (AER).

L'allineamento climatico è definito infatti come il grado in cui l'intensità di carbonio di una nave o di un portafoglio è in linea con le traiettorie di decarbonizzazione che soddisfano il target IMO di riduzione delle emissioni annuali totali di gas a effetto serra (almeno il 50% entro il 2050 raffrontato ai livelli del 2008, ovvero il 100% entro il secolo secondo l'accordo di Parigi).

L'AER utilizza i parametri del consumo di carburante, della distanza percorsa e della portata della nave; per valutare l'allineamento climatico di una singola nave, l'intensità annuale di carbonio della nave viene confrontata con la traiettoria di decarbonizzazione per il tipo di nave e la fascia di portata.

Il secondo principio (“Accountability”) obbliga i firmatari ad utilizzare un'unica e condivisa metodologia di raccolta delle informazioni, in modo da garantire appunto l'affidabilità dei dati raccolti e condivisi.

Per garantire tale finalità, il flusso di informazioni sul carbon intensity di ogni nave si basa sui



IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

dati che gli armatori stessi sono tenuti a segnalare all'IMO in conformità all'IMO DCS (*Data Collection System*), sistema di raccolta dati che vuole essere il primo passo nel processo di raccolta e analisi dei dati sulle emissioni relativi al settore marittimo. Ai sensi dell'IMO DCS, la raccolta dei dati sul consumo di carburante è iniziata il 1° gennaio 2019 ed è obbligatoria per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate che effettuano traffico internazionale.

Perché tale raccolta di dati sia efficace occorre che tutti i firmatari accettino di garantire la fornitura delle informazioni necessarie per calcolare la "carbon intensity" ed il conseguente "climate alignment"; è questo il terzo principio, definito come "Enforcement", in ossequio al quale viene richiesta ai firmatari la contrattualizzazione, mediante apposita clausola standardizzata da inserire in polizza - *Standard Covenant Clause* - della continua osservanza dei *Poseidon Principles for Marine Insurance*.

Infine, il quarto principio - "Transparency" - obbliga ogni firmatario a riconoscere pubblicamente di essere un firmatario dei Poseidon Principles e, soprattutto, a comunicare al Segretariato dell'Accordo entro il 30 novembre di ciascun anno l'allineamento climatico generale del proprio portafoglio marittimo e le informazioni di supporto.

Tale dato sull'allineamento climatico generale del proprio portafoglio di corpi marittimi dovrà inoltre essere pubblicato, sempre su base annuale, da ciascun firmatario nei propri reports istituzionali.

Si noti che i Poseidon Principles for Marine Insurance si applicano alle polizze H&M nelle quali il

firmatario sia il leader assicurativo, così come nei casi in cui il firmatario è un follower, ma il leader è egli stesso un firmatario.

I protagonisti primari dell'Accordo sono dunque gli Assicuratori ed in particolare gli Underwriters che si troveranno quindi a dover valutare l'impatto ambientale e climatico delle decisioni di sottoscrizione: in tal senso i Poseidon Principles assolveranno un ruolo di strumento di supporto nel processo decisionale di sottoscrizione.

Occorre peraltro evidenziare il ruolo determinante degli Affiliates ed anche dei Supporting Partners (i brokers assicurativi e le associazioni od organismi assicurativi) che si impegnano a supportare i firmatari e a collaborare con i loro partner e clienti per la realizzazione degli obiettivi dei PPMI.

Concludendo, si possono evidenziare due fattori che potrebbero risultare determinanti per la concreta rilevanza dei Poseidon Principles for Marine Insurance.

Da un lato è da considerarsi cruciale il ruolo dei Brokers in quanto facilitatori imprescindibili nell'adesione degli armatori alla raccolta di dati, attività questa che rappresenta infatti l'asse portante dei Poseidon Principles.

E' ben vero che i dati richiesti sono gli stessi che gli armatori già forniscono alle autorità di bandiera per l'inoltro all'IMO in conformità al *Data Collection System* (DCS) sopra citato, tuttavia è ragionevole pensare che senza l'intervento facilitatore dei Brokers nei confronti degli armatori, affinché questi colgano l'utilità e l'interesse comune dell'iniziativa, potrebbe risultare più difficile per gli Assicuratori firmatari ottenere dai loro clienti che le informazioni necessarie (come già



IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ E LE SUE DECLINAZIONI NELL'ASSICURAZIONE *MARINE*

accennato: il consumo di combustibile, la distanza coperta, le ore di navigazione e le caratteristiche tecniche della nave, fra cui il DWT) vengano fornite anche a loro, ovvero che gli armatori assicurati autorizzino gli enti, cui siano state fornite in ottemperanza alla normativa IMO, a trasferirle agli Assicuratori.

L'effettiva disponibilità dei dati richiesti – su scala sufficientemente ampia da poterne inferire le appropriate analisi – sembra essere un primo punto critico circa la concreta rilevanza dei PPMI e sotto questo profilo occorrerà vedere l'evoluzione del numero degli Affiliates, ad oggi limitati a 5, di cui 3 società di brokeraggio internazionali.

Un secondo elemento potenzialmente critico riguarda invece il versante dei Firmatari: fra di essi, come detto, compaiono nomi fra i più importanti del Mercato assicurativo Corpi internazionale, tuttavia non può sfuggire la limitata presenza degli Underwriters del Mercato inglese e l'assoluta assenza dei Lloyd's; i mercati continentali europei stanno dimostrando una certa attenzione all'iniziativa ma è difficile ipotizzare che la stessa possa effettivamente diventare un riferimento per il settore Corpi globale sino a quando anche il mercato inglese – tradizional-

mente leader del comparto ed ancor oggi quello quantitativamente più importante in termini di raccolta premi, se preso nella sua globalità di Lloyd's e Companies – non abbia deciso di aderirvi.

Difficile dire quali siano i fattori all'origine di tale – almeno per il momento – mancanza di interesse da parte degli inglesi: fra questi si potrebbero ipotizzare un certo conservatorismo rispetto a proposte innovative, tanto più se provenienti dai mercati continentali ed anche il non voler correre il rischio di esporsi in supporto ad un'iniziativa il cui esito è ancora incerto.

Le grandi corporations assicurative internazionali – come evidenziato sopra – stanno da tempo palesando interesse per la tematica ambientale e stanno sostenendo attivamente il ventaglio di iniziative cui si è fatto cenno: il loro supporto ai Poseidon Principles for Marine Insurance che, come detto, rappresentano la declinazione in ambito Marine Hull dei contenuti della UNESP FI PSI Initiative e della NZIA, è una riconferma di tale interesse.

“Standing still is not an option for Marine insurance” – Richard Turner IUMI President.



POSEIDON PRINCIPLES

FOR MARINE INSURANCE



LE COPERTURE RISCHI GUERRA NELLE POLIZZE MARINE ALLA PROVA DEL CONFLITTO UCRAINO

CLAUDIO PERRELLA
Partner RP Legal & Tax



Gli eventi degli ultimi mesi hanno portato drammaticamente all'attenzione del mondo le conseguenze disastrose di un conflitto armato, e tra queste l'impatto sulla esecuzione di trasporti e esportazioni.

L'Ucraina è come noto uno dei massimi produttori ed esportatori mondiali di commodities quali grano, mais, semi di girasole, olio di semi di girasole, e prima del 24 febbraio 2022 erano centinaia le navi che salpavano da porti ucraini cariche di materie prime.

A seguito dell'invasione ad opera della Russia circa 80 navi sono rimaste bloccate nei porti ucraini, e lo sono tuttora anche se proprio in queste ore si è faticosamente fatta strada una ipotesi di sblocco.

Il 25 febbraio la nave cargo giapponese Namura Queen è stata colpita da un missile russo mentre si trovava in un porto nella regione di Odessa, dove avrebbe dovuto caricare del grano.

In seguito, l'uscita da molti porti ucraini è stata resa impossibile dalla presenza di mine o dal rischio di ulteriori attacchi armati.

In molti casi la merce presente a bordo è stata soggetta a deterioramento per surriscaldamento, poiché è stato complesso, e spesso impossibile, attuare misure di mitigazione attraverso la ventilazione delle stive.

Sono numerose le questioni sorte in questi mesi di conflitto, in particolare:

- condotta e obblighi di diligenza posti a carico dell'assicurato per la mitigazione del danno e l'adozione delle azioni di salvataggio
- possibilità di dichiarare l'abbandono del carico, in contesti in cui non vi era (e non vi è ad oggi) la conferma della perdita totale dello stesso
- nesso causale tra rischi guerra e danni da deterioramento causati dalla permanenza a bordo della nave
- effetti della cancellazione, termini e modalità di comunicazione previsti nella *cancellation clause*
- obblighi di copertura in capo al venditore in una vendita CIF
- individuazione del titolare dell'interesse assicurato nelle vendite CIF, ossia su chi grava il rischio di danneggiamento.

Quanto agli obblighi di copertura, come noto i principali contratti impiegati per il trading di soft commodities sono predisposti dalle associazioni di settore (GAFTA e FOSFA) e prevedono sempre automaticamente (ossia salvo deroga) una copertura estesa ai rischi di guerra.

Nei contratti GAFTA, ad esempio, per una vendita CIF/CIFFO il venditore è tenuto a offrire una copertura assicurativa che rispetti i GAFTA Insurance Terms No.72 viz.

Le clausole dei formulari recitano di regola

Insurance
For Contracts Concluded on CIF/CIFFO terms



LE COPERTURE RISCHI GUERRA NELLE POLIZZE MARINE ALLA PROVA DEL CONFLITTO UCRAINO

Sellers shall provide insurance on terms not less favourable than those set out hereunder, and as set out in detail in GAFTA Insurance Terms No.72 viz.: -

(a) Risks Covered: -

Cargo Clauses (WA), with average payable, with 3% franchise or better terms -Section 2 of Form 72

War Clauses (Cargo) -Section 4 of Form 72

Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses (Cargo) -Section 5 of Form 72

(b) Insurers - The insurance to be effect with first class underwriters and/or companies who are domiciled or carrying on business in United Kingdom or who, for the purpose of any legal proceedings, accept a British domicile and provide an address for service of process in London, but for whose solvency Sellers shall not be responsible.

(c) Insurance Value - Insured amount to be for not less than 2% over the invoice amount, including freight when freight is payable on shipment or due in any event, ship and/or cargo lost or not lost, and including the amount of any War Risk premium payable by Buyers.

Come si vede, il contenuto della copertura che il venditore è tenuto a stipulare si estende ai rischi guerra e il contratto contiene una disciplina specifica in relazione allo standing dell'assicuratore scelto per l'emissione della polizza.

L'esperienza dei mesi trascorsi ha tuttavia evidenziato come molto spesso alla prova dei fatti le coperture stipulate dai venditori fossero non rispettose dei requisiti richiesti, con richiami alle Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82 ed alle Insti-

tute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82, e con l'esercizio sistematico del diritto della compagnia di recedere dalla copertura attraverso la *notice of cancellation*.

Un esempio ben rappresentativo delle comunicazioni che sono state trasmesse nelle settimane successive alla invasione è ad esempio la seguente *notice of cancellation*:

We hereby send you a written notice of cancellation for cover against war risks and strikes risks as defined in the relevant Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82, and Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82 under your Cargo Open Insurance Policy No. 1101211023.

With this notice of cancellation, we absolutely exclude the said risks for the areas listed in the JWLA-028 (Joint War Listed Areas) list - Last Updated, where Ukrainian and Russian waters in the Black Sea and the Sea of Azov is amended to read To From/ Via Ukraine and Russia, irrespective of types and or means of transport. The above is effective upon the expiry of 7 (seven) days from 00:00 (EET: UTC +2) of today - 4th of March 2022.

Irrespective of the notice of cancellation, cover in respect of war risks and strikes risks shall terminate automatically:

- *upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: United Kingdom, United States of America, France the Russian Federation, the People's Republic of China;*
- *in respect of any waterborne cargo on board of a vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title of use.*



LE COPERTURE RISCHI GUERRA NELLE POLIZZE MARINE ALLA PROVA DEL CONFLITTO UCRAINO

Any insurance against the said risks which shall have attached in accordance with the conditions of the Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82, and Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82 before the cancellation date becomes effective but in any case, will cease upon the expiry of 7 (seven) days from 00:00 (EET;UTC +2) of today - 4th March 2022.

Le coperture rischi guerra contengono in effetti regolarmente una clausola con la quale in caso di scoppio di conflitto armato l'assicuratore ha il diritto di recedere dalla copertura.

Le formulazioni di tali clausole sono variabili. Un esempio è il seguente:

The war insurance may be cancelled by the Insurer or the Insured at any time with seven days' prior notice.

Insurance cover ends at 12:00 hours on the seventh day after the date on which notice was served.

In the case of cancellation by the Insurer, however, he hereby agrees to continue the insurance cover if a new premium and/or renewal terms and conditions are agreed.

Va tenuto presente tuttavia che le coperture per rischi guerra generalmente concesse in USA prevedono un termine di 48 ore per la *cancellation*.





IL SECURITY MANAGER NELL'AVIAZIONE CIVILE

DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



Nel quadro delle iniziative legislative afferenti alla sicurezza aerea ed intraprese dall'Unione europea nell'ultimo periodo emerge una serie di regolamenti che hanno inciso sensibilmente sulle disposizioni dei Programmi Nazionali per la Sicurezza (PNS) dell'aviazione civile degli Stati membri, rendendo indispensabili le conseguenti, complessive revisioni di adeguamento al mutato scenario normativo.

Ebbene, nel novero degli interventi di security su questioni risultate suscettibili di modifica ed aggiornamento, spicca l'emanazione della circolare SEC-08A dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)⁽¹⁾, entrata in vigore il 26 febbraio 2022, che ha ridefinito la figura del security manager (SM) dei gestori degli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale (precedentemente disciplinata dall'edizione SEC 08 del 2015) e dei vettori aerei nazionali (non estesa ad altri soggetti facenti parte della compagine aeroportuale).

Si deve convenientemente premettere che il PNS (edizione 3 del 7 settembre 2020), redatto in base al regolamento n. 300/2008/CE ed al regolamento di esecuzione 1998/2015/UE (ult.mod. REG. 255/2021/UE), prevede che ogni gestore e vettore deve redigere, attuare e mantenere aggiornato un Programma di Sicurezza a mezzo del quale "viene descritta l'organizzazione, i metodi e le procedure da porre in essere, le misure di sicurezza applicate in aeroporto, definendo con chiarezza le responsabilità di coloro che devono attuarle", al fine di salvaguardare, rispettivamente, l'infrastruttura e le operazioni di trasporto aereo.

L'anzidetto regolamento di esecuzione 1998/2015/UE e ss. mm. ii. (doc. consolidato 02015R1998-IT del 31 dicembre 2021-012.001-1) ed il PNS hanno individuato nel "security manager, o responsabile della sicurezza del gestore aeroportuale o del vettore aereo", il soggetto cui viene "affidata la responsabilità generale" atta a garantire che il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto (PSA) o il Programma di Sicurezza del vettore aereo e la loro applicazione "rispondano a tutte le disposizioni normative vigenti".

In ordine alle problematiche riferite all'inquadramento giuridico della materia, ci accorgiamo che la regolamentazione europea riserva, invero, un spazio assai limitato alla relativa disciplina e, più precisamente, ne avvertiamo un richiamo specifico nel comparto delle merci e della posta, dei fornitori delle provviste di bordo e dell'aeroporto e, da ultimo, dell'addestramento di cui al punto 11.2.5 del sopraindicato regolamento, recante norme sulla "formazione specifica" esplicitata nell'ordinamento interno nel manuale allegato alla circolare dell'ENAC 05A del 28 settembre 2015.

Pertanto, si dimostra palese lo sforzo sostenuto dalla succitata autorità nel codificare le molteplici prestazioni del SM e, nel contempo, tracciarne i caratteri essenziali anche se, in sede di rivisitazione dell'intero articolato, sarebbe stato forse più appropriato intervenire mediante un regolamento o, semplicemente, emendando il PNS

(1) Circolare pubblicata il 27 gennaio 2022.



IL SECURITY MANAGER NELL'AVIAZIONE CIVILE

(contenente già norme sul SM, come ad esempio sul “responsabile nazionale della sicurezza” dell’agente regolamentato), attesa l’indubbia rilevanza esterna che contraddistingue il dettato dell’ENAC su queste tematiche e ben non si confà alla formula della circolare, secondo l’orientamento costante della giurisprudenza amministrativa (si vedano Consiglio di Stato, Sez. IV, 9/11/2005 n.6243 e adunanza plenaria sent.14/11/2011, n.19; TAR Lazio, Roma Sez. II, sent.23/9/2021, n.9883)⁽²⁾.

È difatti chiaro che il predetto atto dell’ENAC, richiamandosi alle prescrizioni contenute nei suindicati strumenti normativi mira, *in primis*, a fissare i criteri che le società di gestione e le compagnie aeree devono seguire per riconoscere - ai fini dell’avvio dell’iter amministrativo di nomina presso la competente Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti - la persona a cui si intendono attribuire le funzioni, giustappunto, di security manager.

Con riferimento poi agli aspetti connessi alle responsabilità, la novella dispone che il security manager, oltre alle peculiari competenze in materia di security, ottenute grazie anche ad una adeguata esperienza e solida formazione, deve possedere ogni capacità di intervento e autonomia decisionale atta all’espletamento delle mansioni attribuite, allo scopo di verificare e assicurare l’adeguatezza e la rispondenza delle misure e delle procedure adottate nel Programma di Sicurezza alle indicazioni della normativa nazionale e dell’Unione”.

Nella riforma di cui si discute, ferme restando beninteso talune deroghe accordabili dall’ENAC sulla base di approfondite valutazioni, si conferma la “incompatibilità” delle attività del security manager in quanto non cumulabili con altre funzioni di vertice (*post holder* - direttore operativo) all’interno della stessa società di gestione o di

sue controllate, né con analoghe funzioni di rilievo presso altri aerodromi e, per quanto attiene ai vettori, analoga esclusione è imposta per il SM del “vettore aereo che opera con aeromobili con capienza superiore a 19 posti (o con capacità di carico equivalente ad aeromobili con capienza superiore a 19 posti)”.

Resta parimenti immutato, rispetto alla precedente normativa, il rapporto di dipendenza per il quale, a “seconda della tipologia e complessità dell’Organizzazione”, il security manager debba “riportare direttamente al C.E.O. o all’Accountable Manager del gestore o del vettore aereo”

Alla stregua delle esposte premesse e, segnatamente, considerando gli elementi di sensibilità che ne connotano la professione, l’ENAC, in funzione del criterio basato sul principio “*need to know*” “mette a disposizione del Security Manager le parti del PNS e ogni altro documento utile ad ottemperare” agli impegni legati al ruolo ricoperto.

Su tale fronte, inoltre, il prefato ente condivide con il security manager tutte le rilevanti informazioni - anche classificate - affinché lo stesso possa condurre le appropriate valutazioni del rischio in base al regolamento 1583/2019/UE, che ha emendato il menzionato regolamento 1998/2015 con l’aggiunta del punto 1.0.6. recante una assoluta novità nel campo della security (e non solo), vale a dire, la “condivisione tempestiva e pratica” da parte dell’autorità competente delle informazioni di ausilio, *inter alia*, nei confronti degli operatori e dei vettori aerei, in relazione “anche alla cyber sicurezza e all’attuazione di misure volte a contrastare le minacce informatiche”.

(2) Si veda circolare SEC 04 “Programmi per la sicurezza dell’aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti” che è stata abrogata il 3/11/2020 e i relativi schemi sono stati inseriti nell’ultima edizione del PNS.



IL SECURITY MANAGER NELL'AVIAZIONE CIVILE

Costituisce, per giunta, un vero *quid novitatis* nel profilo formativo del “responsabile della sicurezza”, il vincolo della sola frequenza (senza certificazione, da ripetere ogni 3 anni) di corsi appartenenti alle categorie A1/A2/A3/A4/A5 (per il security manager del vettore aereo anche per la categoria A6) di cui al manuale allegato alla suindicata circolare SEC 05A.

Si tratta, in effetti, della conclusione, con esito positivo, dei periodi di addestramento destinati allo staff addetto allo screening, alla ispezione dei veicoli, al controllo degli accessi, alla vigilanza e pattugliamento dell'aeroporto e all'ispezione dell'aeromobile che - come osserviamo - sono, seppur in parte, ricompresi nei programmi di formazione della categoria A12, di cui il security manager deve preliminarmente ottenere l'attestato.

È prevista una esenzione alla partecipazione dei corsi di cui si è fatto dianzi cenno soltanto in favore degli istruttori della sicurezza dell'aviazione civile che siano anche SM, relativamente a quelle categorie di personale per cui gli stessi abbiano in precedenza ottenuto una certificazione all'inssegnamento da parte dell'ENAC.

In proposito, al di là dei titoli di studio (purtroppo si è persa l'occasione nel corso della riscrittura della SEC 08 di rendere obbligatorio il conseguimento del diploma di laurea) e della lingua inglese con livello non inferiore a B1, il SM deve dimostrare, in concreto, un *curriculum* costituito di un minimo di tre anni lavorativi trascorsi nell'ambito tecnico - operativo della security del trasporto aereo.

Quanto alle modalità di valutazione e accettazione della proposta di incarico di SM della società di gestione o del vettore aereo, occorre precisare che, nell'evenienza che l'esame della documentazione presentata alla suddetta Direzione Centrale dell'ENAC non consenta di comprovare la

sussistenza dell'idoneità soggettiva al ruolo, può plausibilmente essere richiesto all'interessato un colloquio esplorativo delle attitudini.

Conviene evidenziare a beneficio della nostra disamina che, oltre al pacchetto di competenze di carattere generale, attinenti al bagaglio esperienziale tipico delle realtà aziendali composite (organizzativo, economico, legale, motivazionale e tecnico-operativo) forgiato attraverso una formazione mirata (preceduta dal *background check* rafforzato), il security manager deve possedere requisiti inediti di conoscenza, puntualmente determinati dalla recente normativa dell'Unione Europea.

Ci si riferisce, a titolo esemplificativo, alla acquisizione della capacità di “comunicare in modo chiaro e sicuro” accompagnata dalla cognizione degli elementi che contribuiscono alla “creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione”, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione, come sancito dal regolamento 103/2019/UE.

In tema di perimetrazione delle funzioni del security manager, la suindicata circolare può, nella sostanza, offrire una elencazione soltanto indicativa, ancorché dettagliata, delle relative competenze e ciò evidentemente costituisce - a nostro parere - un limite rispetto alla esigenza di riscontro delle eventuali responsabilità personali (penali e civili) potenzialmente riconducibili all'espletamento del proprio operato.

Nel focalizzare i compiti maggiormente significativi del SM rileva l'onere di redigere e aggiornare il programma di sicurezza aeroportuale (PSA), in attuazione delle indicazioni del PNS, incluso della parte sul controllo di qualità interno e del *risk assessment*, nonché del monitoraggio sulla esatta applicazione delle regole vigenti, tramite lo svolgimento di *auditing* soprattutto per il man-



IL SECURITY MANAGER NELL'AVIAZIONE CIVILE

tenimento dei dovuti livelli di security.

Sul terreno delle relazioni tra gestori, direzioni aeroportuali, forze di polizia, istituti di vigilanza e uffici pubblici interconnessi con il contesto degli scali aerei, il SM agisce, quale interfaccia privilegiata, attraverso la diretta ricezione delle segnalazioni, su eventi e fatti salienti di security, dai funzionari e dagli addetti alla sicurezza in aeroporto nonché la correlata assunzione delle decisioni del caso.

Annotiamo, altresì, come meritevoli di attenzione ulteriori incombenze poste in capo al SM riguardanti la verifica sul corretto funzionamento degli apparati di security, attuata in stretta cooperazione con gli stakeholder e la corrispondente attività consultiva, di natura tecnica, per la realizzazione e il miglioramento delle misure protettive e procedurali dello scalo (controllo perimetrale, di videosorveglianza, delle merci pericolose e dei bagagli, nonché degli accessi in aree pubbliche o sterili delle aerostazioni vigilando sulla gestione dei tesserini di ingresso).

Il security manager del gestore, oltre a ricoprire lo *status* di membro permanente del comitato di sicurezza aeroportuale (CSA) - decisamente paradigmatico della sua apprezzabile collocazione nel sistema security - è chiamato a redigere i piani correttivi (cosiddetti "di rientro") conseguenti ai rilievi sollevati in occasione di visite ispettive (nazionali o europee) e di conseguenza a implementare, nei termini statuiti, le misure necessarie a colmare le carenze registrate.

Degno ancora di nota sembra, oltretutto, l'obbligo dettato sia al security manager del gestore che a quello del vettore aereo di promuovere un coordinamento improntato a una fattiva collaborazione e a un reciproco scambio informativo, finalizzati a sostenere l'efficacia e l'efficienza delle rispettive funzioni, peraltro in gran parte speculari

salvo, comunque, le specificità delle singole posizioni di ciascuna delle due figure professionali.

Al riguardo, preme evocare un automatico accostamento, *mutatis mutandis*, alla security portuale per gli analoghi rapporti interrelazionali presenti nella operatività marittima tra il *port facility security officer* (PFSO) e lo *ship security officer* (SSO), di cui alle disposizioni - che ricoprono di certo, si badi, un più elevato rango nella gerarchia delle fonti rispetto al documento del quale qui ci occupiamo - ricavabili dal Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali) (ISPS code), allegato II al regolamento 725/2004/CE.

Va detto che la circolare oggetto di questo approfondimento dedica un capitolo alle possibili criticità derivanti dall'accertamento di "non conformità e inadempienze" - anche imputabili al security manager - e ai susseguenti poteri dell'autorità esercitabili nella circostanza.

A ben vedere, la casistica inerente alle situazioni patologiche di security contempla le irregolarità riferibili al SM, il mancato aggiornamento del programma di sicurezza dell'aeroporto e del vettore, nonché di quello della formazione triennale del SM e del personale addetto ai controlli.

Ove le misure poste in essere per una completa correzione del *deficit* di sicurezza non dovessero eliminare le "non conformità", l'ENAC potrebbe avviare "una progressione di azioni" comprendenti "richieste, diffide, ingiunzioni e sanzioni", eccetto l'ipotesi, invece, di una risultanza di carenze gravi e generanti un impatto negativo sullo standard complessivo di security per gli aeroporti nazionali e unionali, per le quali verrebbero, allora, adottati interventi di ripristino delle condizioni di *compliance* e ulteriori provvedimenti amministrativi.



IL SECURITY MANAGER NELL'AVIAZIONE CIVILE

Dalla lettura dei lavori preparatori della circolare SEC 08A e, in particolare, della bozza di proposta pubblicata il 20 aprile 2021 (PRO 28 rev. 3 - allegato 2b) - oggetto di consultazione esterna (nota in p. d. 0043895-P) - possiamo agevolmente ravvisare il fatto che veniva profilato un più severo trattamento proprio nei confronti del security manager, vista la previsione - successivamente espunta in sede di stesura definitiva - di procedure dirette all'attivazione della "sospensione" e "revoca" dell'incarico per inottemperanze accertate nell'esercizio delle pertinenti funzioni.

Orbene, nel valutare globalmente l'iniziativa sul *restyling* della normativa riguardante le prerogative del security manager, percepiamo come sarebbe stato auspicabile almeno un accenno al tema della *cyber* sicurezza che rappresenta - come su riportato - un argomento chiave del regolamento 1583/2019/UE, entrato in vigore il 1°

gennaio 2022, ove si stabilisce per "operatori aeroportuali, vettori aerei ed altri soggetti" l'obbligo di "individuare nel proprio programma di sicurezza" i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione insieme con le relative dettagliate "misure protettive".

Quale mero spunto conclusivo di riflessione, possiamo forse avvertire solo una certa incompletezza contenutistica nell'adattamento normativo delle competenze del SM con l'ormai consolidato connubio di nuova elaborazione concettuale tra le macro aree "*safety*" e "*security*", introdotto dal combinato disposto degli articoli 4 e 88 del regolamento 1139/2018/UE, che stabiliscono i "principi sulle misure" adottate dagli Stati membri ed ispirate dalle "interdipendenze" tra i due predetti settori portanti, *tout court*, della "sicurezza aerea", coinvolgenti anche elementi di *cyber security*.





IL PIANO DI EMERGENZA PER IL TRASPORTO MERCI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

FRANCESCO MASCOLO

Studio legale RP Legal & Tax, Bologna



La Commissione europea ha recentemente adottato il nuovo Piano di emergenza per i trasporti con l'obiettivo di tracciare una strategia comune per fronteggiare le eventuali situazioni di difficoltà nell'approvvigionamento delle merci, siano esse dovute a carenze infrastrutturali, pandemie, calamità naturali o conflitti bellici.

Si pensi al riguardo all'attuale crisi a cui stiamo assistendo negli approvvigionamenti delle scorte di grano e riconducibile a svariati fattori, tra cui forti cali nella produzione di frumento duro in Nord America (ed in particolare in Canada), gli acquisti record di scorte della Cina nel 2021, la siccità, le criticità registrate sul piano logistico e, da ultimo, lo scoppio del conflitto in Ucraina, uno dei maggiori Paesi esportatori di grano e cereali al mondo. Come noto, sarebbero numerose le scorte di grano tenero e cereali fermi nei silos ucraini a causa della guerra.

Il Piano di emergenza promuove una serie di misure e strumenti da attivare proprio nell'eventualità in cui dovesse insorgere un ulteriore evento eccezionale, potenzialmente in grado di incrinare in maniera tangibile la catena di approvvigionamento delle merci nel territorio UE.

La maggior parte delle proposte contenute nel Piano si sono già rivelate utili per arginare le conseguenze negative legate alla recente crisi pandemica.

Tra queste spicca il sistema delle corsie verdi, inaugurato nel marzo 2020 e consistente nella facoltà per gli Stati membri di istituire presso le frontiere interne dei punti di attraversamento

facilitati per il passaggio dei veicoli merci – indipendentemente dalla natura di beni trasportati –, con controlli ridotti al minimo e ottimizzati allo stretto necessario, di una durata indicativa massima di 15 minuti.

Secondo un'analisi dell'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale (EUSPA), la costituzione delle corsie verdi da parte di alcuni Stati membri avrebbe determinato una drastica riduzione dei ritardi nell'esecuzione dei trasporti intra-Schengen ed un sostanziale miglioramento del livello di traffico delle reti stradali europee.

Il nuovo Piano di emergenza promuove pertanto la costituzione di ulteriori corsie verdi presso i confini territoriali interni degli Stati comunitari. Trattasi di una misura che potrebbe determinare effetti favorevoli anche per gli operatori nazionali, considerato che in Italia – secondo una recente stima pubblicata sul Sole 24 Ore – circa l'80% delle merci viaggia su strada e i maggiori partner commerciali, come la Germania o la Francia, per essere raggiunti esigono l'attraversamento dei varchi alpini.

Oltre all'implementazione delle corsie verdi, nel Piano di emergenza la Commissione incentiva anche lo sviluppo di metodi innovativi per la comunicazione dei dati rilevanti in merito al trasporto merci, data l'importanza che la condivisione di informazioni tra i principali attori del settore riveste nel ridurre le tempistiche dei trasporti.

In quest'ottica, la Commissione valuta con grande favore il progetto "Galileo Green Lane" recentemente promosso dall'EUSPA, che mira a svi-



IL PIANO DI EMERGENZA PER IL TRASPORTO MERCI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

luppare un sistema che visioni e monitori in tempo reale le frontiere dell'Unione europea per indicare i tempi di attesa dei veicoli, agendo in ausilio ad imprese di trasporto ed autorità nazionali nell'attività di coordinamento del transito merci.

Ulteriori soluzioni proposte dalla Commissione mirano invece ad armonizzare le normative nazionali, al fine di semplificare la burocrazia e le procedure per ottenere le autorizzazioni richieste per svolgere i servizi di trasporto nell'area Schengen.

Il Piano di emergenza non esclude neppure la possibilità che per far fronte ad un eventuale crisi del settore alle imprese di autotrasporto possano essere destinati aiuti di Stato, sempre che tali aiuti non si concretizzino in una minaccia per la libera concorrenza nel mercato comunitario e che siano quindi *compliance* con la normativa comunitaria.

L'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), difatti, consente alle imprese di ottenere delle forme di finanziamento dagli Stati membri solamente in ipotesi circoscritte, ad esempio per far fronte a danni cagionati da eventi eccezionali (pandemie, epidemie, conflitti militari, calamità naturali), per promuove

vere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo, oppure per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

Al fine di evitare un ulteriore aggravamento nel sistema di approvvigionamento delle merci, la Commissione non esclude dunque la possibilità di favorire la concessione di aiuti di Stato agli operatori del settore dei trasporti, magari adottando delle normative che introducano delle corsie privilegiate per accedere ai finanziamenti, al pari di quanto fatto per far fronte alla crisi sanitaria legata alla diffusione della pandemia da Covid-19.

Spetterà alla Commissione assistere gli Stati membri nell'adozione degli strumenti delineati nel Piano, promuovendo un'ampia attività di coordinamento ed armonizzazione delle scelte politiche interne, mentre sarà compito del Parlamento europeo e del Consiglio intervenire a livello normativo per modernizzare e rafforzare la resilienza del settore dei trasporti.

Il testo completo del Piano di emergenza dei trasporti adottato dalla Commissione europea è disponibile [qui](#).





RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). È stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net

È inoltre Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero, GeoTrade.



LE SANZIONI ALLA RUSSIA ED IL GAP ASSICURATIVO DEL PIÙ GRANDE ESPORTATORE DI MATERIE PRIME DEL MONDO

Le sanzioni alla Russia rappresentano un contesto senza precedenti per ogni settore dell'economia europea ed in particolare per quelle industrie che per il loro ruolo abilitante dei sistemi degli scambi commerciali internazionali rappresentano le arterie fondamentali, e spesso i passaggi obbligati, della globalizzazione.

Il settore assicurativo rappresenta, assieme a quello bancario e a quello dei trasporti, un tipico esempio di industrie che hanno enorme potere di consentire o disincentivare gli scambi internazionali in funzione del loro livello di operatività.

Mantenere un livello di operatività nel mercato russo è un'operazione complessa in quanto la pressione delle restrizioni sanzionatorie unita a quella dell'opportunità di disinvestire da un mercato divenuto improvvisamente rischioso ed imprevedibile, e su cui aleggia un forte rischio paese a medio – lungo termine, è una delle decisioni più complesse che un management deve compiere.

In tale decisione non si è aiutati neanche dallo storico delle esperienze dei regimi sanzionatori, in quanto l'attuale regime sanzionatorio verso la Russia rappresenta una novità assoluta per due aspetti fondamentali: la grandezza dell'economia coinvolta ed il contesto di guerra.

Mai un'economia così grande, parliamo di un'economia da 1,6 trilioni di dollari è stata colpita in molti dei suoi gangli economici vitali (come la Banca Centrale), con una notevole velocità di generazione di sanzioni e con un ampio livello di multilateralismo, visto che i Paesi sanzionanti rappresentano all'incirca il 60% del Pil mondiale.

È presto per poter stimare l'impatto delle sanzioni sul mercato assicurativo ma essendo la Russia un notevole esportatore di materie prime, le assicurazioni che si occupano dei trasporti marittimi hanno già messo in conto un impatto notevole sulle loro attività ed il loro business, anche alla luce del ruolo che giocano le entità regolatorie UK e statunitensi.

Si possono tuttavia determinare alcuni piani su cui si produrranno le principali conseguenze per le imprese assicuratrici europee.

Il livello diretto delle restrizioni che si trovano esplicitamente menzionante nei Regolamenti europei, ed in particolare nel Regolamento 833 del 2014 e che colpiscono la fornitura di servizi assicurativi o riassicurativi.

Vi sono poi le misure che proibiscono i servizi assicurativi in quanto servizi ancillari alle importazioni o esportazioni di beni bloccati. Ad esse si aggiungono quelle misure che proibiscono i tra-



LE SANZIONI ALLA RUSSIA ED IL GAP ASSICURATIVO DEL PIÙ GRANDE ESPORTATORE DI MATERIE PRIME DEL MONDO

sporti terrestri, marittimi e navali dalla Russia all'Europa o che interdicano l'accesso ai porti europei a navi battenti bandiera russa.

A questi provvedimenti restrittivi diretti o indiretti si sommano poi le decisioni prese autonomamente da quelle imprese che decidono di abbandonare il mercato russo per non correre il rischio di gestire le proprie operazioni di compliance in un contesto normativo e regolamentare divenuto altamente volatile ed imprevedibile, ma anche per stime di crollo futuro dei mercati e per considerazioni di immagine e reputazionali. Anche queste decisioni contribuiscono alle restrizioni del volume del mercato assicurativo russo.

La tendenza alla uscita o alla riduzione delle operazioni del mercato russo apre però il problema dello sviluppo di nuove forme di concorrenza alle imprese assicuratrici europee o britanniche da parte di imprese assicuratrici russe o di altri Paesi non allineati con le sanzioni occi-

dentali, in particolare per i settori del trasporto di prodotti petroliferi, che dal 2023 saranno colpiti dalle disposizioni del sesto pacchetto europeo, dopo la fine del lungo periodo di wind down adottato.

Qui si apre una non secondaria partita geopolitica dove la Russia ha in teoria la possibilità di sviluppare il proprio mercato assicurativo e riasicurativo sfruttando gli spazi lasciati liberi dalle imprese europee.

Sviluppi che potrebbero aprire alle imprese russe di Stato o non anche la possibilità di operare con i propri servizi assicurativi anche in altri mercati sotto sanzioni, come quello iraniano.

Per il momento è solo una eventualità ma se la guerra proseguirà a lungo e con essa le sanzioni e vi saranno Paesi non occidentali che continueranno a comprare prodotti energetici e materie prime dalla Russia, il gap assicurativo dovrà in qualche modo essere colmato da altri attori emergenti.





THE IUMI CORNER

Starting from this issue, stable collaboration with the International Union of Marine Insurance (IUMI) begins. IUMI is the most authentic, influential and trusted voice of global Marine insurance.

The Union counts on a large membership from all over the world. The [official brochure](#) includes a brief but comprehensive summary of IUMI's vision, mission, and activities.

Don't miss to have a look!



RICHARD TURNER FCII

President IUMI and International Head of Marine, Victor Insurance

IUMI – GETTING BACK ON THE ROAD

One of IUMI's traditions is that its President holds his or her position in the organisation for a period of up to 4 years. My own 4 year term is reaching its end so I feel it's worth looking back to 2018 and reflecting on what's happened.

Had we taken the time in 2018 to think about what the world might look like by 2022, I doubt many of us would have predicted a global pandemic, or a land war on European soil.

However, other trends were already apparent back in 2018:

- We were already seeing a rise in protectionist measures, adversely affecting international trade
- We knew that mankind's response to the planet's climate emergency could not long be delayed
- And it was abundantly clear that the world would be going through a technology, data and digital upheaval.

Against this volatile background, the marine insurance and reinsurance sector has continued to operate pretty well, and we have continued to discharge our core purpose of enabling and protecting international trade.

In summary, across the imaginary timeline of 4 years, I think we can reflect that

- marine insurance adapted surprisingly well to the operational and risk challenges of the pandemic
- we accelerated the pace at which data and technology were embraced (partly because the pandemic forced us to), and
- we took steps to immerse ourselves in the ESG debate, and we started to think more seriously about what climate change would mean for us and for our clients.

We have successfully navigated through the pandemic

For those of us who carry out our professional duties in the marine insurance arena, Covid-19 caused an overnight and long lasting disruption to our working environment. Moreover, we witnessed a sequence of challenges affecting the clients and industries that we support. These ranged from the initial slowdown of shipping activity and the problem of seafarers being stuck on ships, through to the subsequent surge of international trade in the post-pandemic phase and the consequent problems of port blockages.

From the narrower perspective of IUMI, much – if not all – of our work and engagement shifted to an online setting. We moved our 2020 and 2021 annual conferences 'online' whilst still retaining a bit of Swedish and Korean host flavour.



IUMI – GETTING BACK ON THE ROAD

We learned valuable lessons during the pandemic and the use of 'zoom' in regular meetings is now an embedded part of our operation.

More recently, we have started to travel again, emerging from the shadow of the pandemic. A recent highlight was the successful Asia Forum event, held in Mumbai in June, with over 200 people present. This is the first time we have been able to hold this 'mini IUMI' conference since Shanghai in 2019 and we hope to be able to put this format back into some kind of annual routine over the coming years. We are now in the countdown period to our main 2022 annual conference in Chicago, the first such in-person event for 3 years.

IUMI has continued to work on its key priorities – and introduced a new one

A key feature of IUMI's success in the past 10 years has been that we have developed a clear strategic direction and ensured its continuity, despite routine changes of the presidency and the executive committee.

We have a blend of longstanding priorities that are central to IUMI's purpose, including membership, education, advocacy and statistics. To these, we have recently added a new strategic priority in the form of ESG.

Membership

A cornerstone of IUMI's work is engagement with our membership and this extends to expanding the geographic network where we can.

One successful innovation during the pandemic has been the creation of our member roadshows. These are events where IUMI's Executive and

Secretariat meet online with one of our member associations and key practitioners in the local marine insurance sector. So far, we have held events with India, Australia, Turkey, the Philippines, Spain, Croatia, South Africa and Malaysia. This new format is one of the legacies of the pandemic but it has proved so successful, that I am certain it will continue into the future.

Education

It has become increasingly apparent in the past few decades that people resources in our industry are becoming more scarce. IUMI concluded some time ago that gaps were appearing in the global picture and this motivated us to develop a suite of educational resources to help address the problem.

Today, marine insurance practitioners have access to a range of IUMI resources. These include online training modules for Cargo and Hull (including CPD accreditation and an optional examination), regular webinars and monthly podcasts. We plan to do more, so watch this space!

Advocacy

The creation of IUMI's Policy Forum 10 years or so ago, was the catalyst for IUMI stepping up its involvement in key industry issues. We have established policy positions on a range of subject such as arctic sailing, alternative fuels, and containership and RoRo fires.

The past 4 years have seen IUMI step up its presence and influence at the International Maritime Organisation. At present the IMO is engaged in considering a proposal by IUMI (and other IMO members) which concerns the "*Development of amendments to SOLAS chapter II-2 and the FSS*



IUMI – GETTING BACK ON THE ROAD

Code concerning detection and control of fires in cargo holds and on the cargo deck of container-ships“.

IUMI has also published a discussion paper on the growing problem of containers being lost overboard at sea. And we are engaged in IMO's projects to consider the development of autonomous ships and to improve the position regarding ports of refuge.

Statistics and data

For many years, IUMI has been an important source and communicator of global data for marine insurance. The newly created IUMI Stats Report – first launched in 2018 and published annually since then – is a key part of IUMI's drive to diversify the distribution of information. On top of this, the launch of the IUMI Claims Database is a major step forward, with \$14bn of claims now collated from 25 countries.

Then there is the growing impact of digitalisation in our sector. It is no exaggeration to foresee that the whole operation of our sector will be revolutionised by the harnessing of better data and the opportunities presented by digitalisation.

Many of the more repetitive (unproductive) human tasks in our industry will increasingly be managed with software. The whole concept of what it means to be an underwriter, a claims practitioner, or a surveyor – all of these roles will be updated. I have consistently held the view that the key to future success will be the ability to understand those areas of our proposition where the human judgement continues to add strong value, and by contrast, what areas are better handled through machine learning.

This need not be to the detriment of client service. In fact, some of the new digital capabilities offer the prospect of better service and even new forms of coverage.

During my term as President, we have recognised this growing trend by enhancing the status of what was originally created under Dieter Berg's presidency as a Big Data and Digitalisation Working Group, and made it a full IUMI Forum with its own slot at conference.

Sustainability and ESG (Environmental, Social, Governance)

Last, but not least, I turn to the newest IUMI strategic priority – sustainability and ESG. Alongside data and digitalisation, ESG will be the dominant catalyst for change in our sector in the next few decades.

We have immersed ourselves much more fully in the ESG debate. I suggest it is self-evident that the marine insurance sector is going to be significantly affected by ESG:

- Climate change points to ever increasingly frequency and severity of severe weather events, and the rise in sea levels will cause more regular flooding incidents
- The assets we are protecting (ships, rigs or cargoes) are going to undergo changes
 - ◇ Oil extraction will increasingly shift towards renewable energy production
 - ◇ Ships will move away from fossil fuel-based propulsion and towards alternative fuels
 - ◇ The types and volumes of cargoes will shift, causing changes to trading patterns

IUMI – GETTING BACK ON THE ROAD

- Some industries will grow and others will shrink, and sustainability (in areas such as trawler fishing) will become the key determinant of whether some industries can survive in their current form.

From an IUMI perspective, and with clear support from our members, we have stepped up our engagement:

- IUMI became a Supporting Institution for the UN's [Principles for Sustainable Insurance](#)
- We formed an internal ESG Working Group
- And we became a Supporting Partner of the newly created [Poseidon Principles for Marine Insurance](#)

Whilst it is not IUMI's role to bind our members to ESG targets (this must necessarily be a matter for individual companies to consider), it is nonetheless clear that IUMI has an important role in nurturing the debate across our industry sector.

In many ways, a rather sad illustration of the way that ESG has become embedded in many insurers' corporate approach has been the Russia / Ukraine conflict. Under the 'S' part of ESG, we have seen a number of insurers, reinsurers and brokers, go some way beyond sanction requirements and apply discretionary corporate restrictions to what they are prepared to insure (in relation to Russian cargo and ship movements in particular).

Summary

Much has happened in the space of the last 4 years. The external world has thrown unexpected problems in our direction.

Yet my firm conviction is that the whole marine insurance sector has risen to the scale of the challenges, and I think it can be reasonably suggested that IUMI has played its part too.

Who knows what the next 4 years hold for our industry? I would suggest that some of the events and trends alluded to in this article will feature strongly during this period and beyond:

- How will the Russia Ukraine conflict play out, and what will be the impact on international trade?
- How fast will be the pace of digitalisation?
- What decision will the shipping industry take in relation to the deployment of alternative fuels?
- How quickly will the offshore sector transition to embrace renewable energy production?

The only 'constant' in all of this activity is that 'change' is always with us. The world and our sector are reaching a key moment in history, and it will be fascinating to see how events unfold over the coming years and decades.

International Union of Marine Insurance

At the forefront of marine risk





XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

MAT REVIEW



IUMI 2022 CHICAGO CONFERENCE

18 - 21 SETTEMBRE 2022

<https://iumi2022.com/>

NAPLES SHIPPING WEEK

26 SETTEMBRE—1 OTTOBRE 2022

IL CLUSTER MARITTIMO INTERNAZIONALE SI INCONTRA A NAPOLI

<https://www.nsweek.com/>

LEVANTE DRONE FESTIVAL 2022

29 - 30 OTTOBRE 2022

<https://www.levantedronefestival.it>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Francesco Mascolo
Alessandro Morelli
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli
Richard Turner

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI

Cristina Castellini

ANIA Co-direzione Generale

Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano

tel. 02 77.64.290 - 02 77.64.335

E-mail: matinsurancereview@ania.it