

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno X Numero 2  
Year X, No. 3

luglio 2020  
July 2020

### COVID-19 E LE IMPLICAZIONI PER IL SETTORE ASSICURATIVO *MARINE*

di ALESSANDRO MORELLI  
*Chief Insurance Officer at SIAT, Marine & Aviation Manager at UNIPOLSAI*



Rubrica di  
Paolo Quercia



L'emergenza sanitaria indotta dal Covid-19 sta generando importanti conseguenze sul piano economico ed i mercati assicurativi stanno riflettendo sulle possibili ricadute per il settore.

In questo contesto anche gli assicuratori *Marine* hanno avviato una riflessione.

Per inquadrare il fenomeno dal punto di vista *Marine*, occorre partire dalla considerazione che le coperture trasporti (Corpi e Merci) sono destinate a coprire i danni materiali e diretti ai beni assicurati (siano essi merci trasportate o corpi di navi).

Per la loro operatività occorre quindi un danno al bene assicurato e non sembra di poter identificare il coro-

navirus in sé come una causa di danno.

Altre perdite economiche, diverse dal danno materiale, non sono di norma garantite dalle polizze *Marine*: nel comparto Merci, sono esclusi i danni o le spese causati da ritardo, mentre nel comparto Corpi perdite di nolo conseguenti ad eventuali fermi di navi per poter essere reclamate agli assicuratori corpi devono essere ascrivibili ad un danno alla nave coperto dalle polizze corpi.

Si può peraltro ipotizzare un impatto sulle coperture merci trasportate (soprattutto quelle via mare) in termini di garanzia delle *forwarding charges* (cl. 12 ICC A), cioè i maggiori costi necessari per l'inoltro a





## COVID-19 E LE IMPLICAZIONI PER IL SETTORE ASSICURATIVO

### *MARINE segue*

destino di merci il cui viaggio, a causa delle problematiche create dal coronavirus, venga terminato in un porto diverso da quello di arrivo.

Il trigger delle *forwarding charges* è quello che l'interruzione del viaggio sia causata da un rischio coperto e, in una copertura *All Risks* tradizionale, l'effetto di un virus non è un'esclusione.

Sempre in ambito merci trasportate, la copertura di merci deperibili potrebbe risultare aggravata dagli effetti del coronavirus, purché però la garanzia sia estesa ad includere la *Extension Clause* che – fra le altre cose – sostituisce l'esclusione del ritardo con quella di perdita di mercato: in tal caso, danni e spese originati dal coronavirus non risulterebbero esclusi.

Si tratta in ogni caso di un numero limitato di fattispecie di potenziale maggiore sinistralità, mentre d'altro canto si può considerare che la riduzione di traffici indotta dalla pandemia, verosimilmente potrà dare luogo ad una minore frequenza ed incidenza di eventi (meno navi in navigazione, meno merci spedite).

Come considerazione di carattere generale, non sembra quindi di poter ritenere che vi siano elementi per ipotizzare un incremento della sinistralità a carico delle polizze *Marine* a causa del coronavirus.

D'altro canto il coronavirus ha certamente impatto recessivo sul sistema economico (sia produttivo che commerciale, inclusi i commerci internazionali) e la temuta recessione causerà una riduzione di volume premi prodotti dal mercato *Marine*: viaggeranno meno merci, il valore delle materie prime scenderà ed anche le navi avranno problemi di noleggi con conseguente disarmo ovvero vendita per demolizione delle navi vetuste.

La clientela sta chiedendo interventi di sostegno tramite dilazioni nel pagamento delle rate di premi e rimborsi di premio pur in situazioni in cui contrattualmente questi non sarebbero

dovuti: è il caso degli storni premio sulle polizze corpi per sosta delle navi in porto (a fronte di condizioni di copertura dei corpi nave che ormai da anni sono spesso prestate su base *Cancelling Return Only*), ovvero riduzioni dei premi minimi a deposito pattuiti nelle polizze merci.

Il mercato nel complesso è risultato aperto a queste esigenze economiche della clientela, in ottica di partnership con la stessa, con applicazione flessibile delle normative contrattuali in termini di pagamento premi ed anche per questo limitate sono state le richieste da parte della clientela di applicazione di istituti giuridici quali la diminuzione del rischio ex art. 1897 cod. civ. o l'eccessiva onerosità sopravvenuta ex art. 1467 cod. civ., peraltro di dubbia richiamabilità posta la transitorietà della situazione.

In ogni caso è ragionevole attendersi che l'impatto del Covid-19 sui volumi premi sarà importante e graverà – quantomeno in relazione alle coperture merci – non solo sui bilanci 2020 ma certamente anche su quelli 2021, per effetto dei mancati conguagli di premio sulle coperture sottoscritte nel 2020.

A fronte della nuova situazione ingenerata dalla pandemia con la sua diffusione globale, il mercato di Londra ha introdotto nei mesi recenti alcune clausole che esplicitano l'esclusione di reclami riconducibili a Covid-19: due clausole per il settore Merci – JC2020-011 e JC2020-012 – e due utilizzate nel settore Corpi – LMA5391 e LMA5395.

L'elemento comune in tutte le clausole suddette è quello di esplicitare l'esclusione dalla garanzia di reclami che siano ascrivibili, con qualche differenziazione circa il nesso di causalità, a malattie trasmissibili (*Communicable Disease*).

Per il comparto Merci, la clausola JC2020-011 opera tale esclusione in modo alquanto ampio, non richiedendo nesso di causalità diretta fra danni e spese subiti ed il virus (...*caused by, contributed to by, resulting from, arising out of, or in connection with ...*) e applicandosi anche al



## COVID-19 E LE IMPLICAZIONI PER IL SETTORE ASSICURATIVO MARINE

timore o alla minaccia del virus; la clausola *JC2020-012 Communicable Disease Exclusion Clause and sub-limited writeback* ha la medesima formulazione di esclusione ma prevede un parziale *buy-back* della copertura, con sotto-limiti da fissarsi, in relazione a spese altrimenti coperte ed incorse per il completamento del viaggio (le *forwarding charges* previste dalle clausole ICC).

Il comparto Corpi ha all'inizio applicato la clausola LMA5391, breve e semplice ma molto ampia: "...does not cover any claim in any way caused by or resulting from ..." mentre più recentemente sembra orientato all'applicazione della clausola LMA5395 *Coronavirus Exclusion Clause*, almeno apparentemente meno draconiana come esclusione poiché esclude perdite, danni, responsabilità e spese, ma richiede nesso di causalità diretta "... directly arising from the transmission or alleged transmission of coronavirus disease...", implicitamente quindi ammettendo in copertura danni o spese cui il virus non abbia contribuito come causa prossima; anche questa clausola risulta tuttavia notevolmente ampliata dal riferimento al timore o minaccia del virus come causa di esclusione.

In generale si può tuttavia considerare che l'introduzione di queste clausole di esclusione non rappresenta di per sé un vero aggravio per la clientela, poste le considerazioni sopra svolte in relazione alla limitata incidenza del Covid-19 sulle coperture danni del comparto *Marine*. Al di là delle indubbie problematiche indotte dalla pandemia (e nella difficile ricerca di un elemento di positività in questa situazione di per sé disastrosa sotto tutti i punti di vista), è interessante evidenziare la resilienza mostrata dal mercato assicurativo *Marine* che ha dimostrato di sapersi adattare bene e molto rapidamente alle esigenze operative imposte dal *lockdown*.

L'adozione diffusa del c.d. *smart work* ha determinato un marcato incremento nella digitalizzazione dei processi ed una netta accelerazione verso la modernizzazione dell'operatività; mutamenti operativi che sarebbero comunque arrivati come normale evoluzione, ma certamente in tempi molto più lunghi rispetto a quelli imposti dall'emergenza sanitaria, rappresentando inoltre una trasformazione destinata a permanere anche una volta superata la pandemia, con benefici effetti sull'efficienza gestionale e conseguente riduzione dei costi operativi del settore.





## QUANDO IL MARE SI FERMA. LA GIACENZA INOPEROSA DELLE NAVI E LE SUE CONSEGUENZE SULLE ASSICURAZIONI

di PIERLUIGI PORTALUPI

*Head of Marine*

*Generali Global Corporate & Commercial Italy*



L'allarme è suonato forte e chiaro quando abbiamo visto le immagini della *Diamond Princess* in quarantena nel porto di Yokohama: fra le conseguenze della pandemia legate al Covid-19 c'è la giacenza inoperosa delle navi, con effetti economici sui bilanci delle società armatoriali prima neppure immaginabili.

Qui però non intendo trattare di conseguenze per così dire "indotte", perché rappresentano solo una componente che il lettore può considerare secondaria del complessivo turbamento portato dalla pandemia. Mi riferisco invece alle conseguenze sul sistema delle coperture assicurative e su alcune specificità che la giacenza indotta dalla pandemia presenta rispetto a quanto accade in qualsiasi situazione di giacenza, a prescindere dalle cause che l'hanno determinata.

### La "mappa" che conoscevamo

Il sistema di coperture che il mercato assicurativo mette a disposizione per la protezione delle navi contro perdite, danni e responsabilità è noto come assicurazione "corpi": e le polizze di questo settore, che hanno per oggetto la nave vista nella sua normale operatività, contengono previsioni specifiche riferite al caso che una nave si trovi a sostare per periodi di una certa durata, particolarmente in caso di "giacenza inoperosa".

Si tratta di una clausola che assoggetta la validità della copertura, quando la nave si accinga a riprendere a operare dopo un periodo di disarmo di oltre 180 giorni:

a) alla preventiva visita del Registro di classifica o di uno degli studi peritali accreditati dagli assicuratori, che accerti lo stato della

nave in tutti i suoi aspetti essenziali (quindi andando oltre la semplice constatazione di avere tutti i certificati in regola);

b) all'effettuazione di riparazioni o interventi che siano stati richiesti in esito a questa visita.

Ma si può parlare sempre di giacenza inoperosa?

È anche vero che l'eventuale sosta è (o meglio, può essere) considerata come motivo di diminuzione del rischio e, quindi, di riduzione del premio applicato: tanto è vero che nella pattuizione dei termini di copertura e del relativo premio, l'assicuratore propone una riduzione anticipata del tasso di premio a fronte della rinuncia dell'assicurato all'eventualità di ottenere uno storno di premio in caso di sosta della nave di durata non inferiore ai 30 giorni.

Si dice allora che il tasso di polizza è C.R.O. cioè *Cancelling Returns Only*: quindi nessuno sconto verrà praticato in caso di sosta e uno storno di premio potrà essere concesso solo in caso di cessazione anticipata della copertura, di fatto solo in caso di vendita della nave.

Insomma: la *Recommissioning Warranty* implicitamente esprime la consapevolezza, da parte degli assicuratori, di una certa misura di aggravamento del rischio che è per così dire conaturata al fatto che un "impianto" (quale è una nave con l'insieme delle sue strutture e soprattutto dei suoi apparati), se lasciato inattivo per un lungo periodo di tempo e non curato con l'assiduità che contraddistingue la sua normale operatività, è inevitabilmente soggetto a fenomeni che possono risultare in guasti o danni una volta ripresa l'attività.





## QUANDO IL MARE SI FERMA. LA GIACENZA INOPEROSA DELLE NAVI E LE SUE CONSEGUENZE SULLE ASSICURAZIONI *segue*

Ma questi aspetti, per così dire “meccanici” del deterioramento che può subire una nave inattiva per lunghi periodi non esauriscono i motivi di concreto aggravamento del rischio: perché altri aspetti della situazione devono essere considerati nel valutare l'esposizione al rischio della nave in disarmo.

La check-list:

- il luogo nel quale la nave si trova durante il disarmo;
- il tipo di ormeggio (in banchina o all'ancora);
- la vicinanza con altre unità (e in tal caso alle misure di distanziamento/protezione reciproca);
- la disponibilità di mezzi di assistenza (rimorchiatori) in zona;
- la protezione offerta dal luogo rispetto alle avversità meteomarine;
- e, naturalmente, l'esposizione della località nel quale la nave è in giacenza a eventi catastrofici (iniziando da cicloni o tifoni tropicali).

È quindi evidente che gli armatori interessati a porre le proprie navi in disarmo per lungo periodo dovranno informarne gli assicuratori, che potranno chiedere la presentazione di un dettagliato piano di disarmo approvato dalle autorità marittime competenti e – in casi particolari – validato dall'ente di classifica o da studi peritali di loro fiducia. Quanto detto finora vale per qualsiasi situazione di prolungato disarmo delle navi.

### Una bufera mai vista

Il quadro descritto viene toccato dall'evento “pandemia da Covid-19”? Se sì, come?

La pandemia può essere vista come causa di intralcio per i traffici marittimi – e direttamente di disarmo delle navi – sotto differenti profili.

#### 1. Effetto diretto sulla possibilità di operare – Con focus sulle crociere

L'evento ha quasi immediatamente portato tutte le compagnie di navigazione a inter-

rompere quanto prima possibile le crociere in atto, sospendere o cancellare quelle in programma e fermare le navi mettendole in disarmo, con totale incertezza sulle prospettive di ripresa.

#### 2. Effetti sulla operatività della navigazione commerciale

Con lo *slowdown* dei traffici merci, e in particolare del traffico a mezzo container, si sono creati riflessi anche sui rischi oggetto delle assicurazioni *Cargo*.

#### 3. Effetti sulla circolazione delle persone e del personale marittimo

Ha avuto impatto anche la difficoltà negli spostamenti delle persone, specie di tutti quei soggetti che fisicamente devono spostarsi da un lato all'altro del mondo come protagonisti del lavoro marittimo (vedi gli equipaggi delle navi), o come professionisti a supporto dello shipping (vedi tecnici delle società di manutenzione o ispettori dei Registri di classifica).

Abbiamo conosciuto in passato altri periodi in cui le navi sono state messe in disarmo in numero importante, a seguito di crisi del mercato dei noli.

Si tratta di crisi che con andamento ciclico hanno storicamente caratterizzato questa attività economica: e gli accenni fatti a criteri di gestione assicurativa della giacenza inoperosa delle navi ne sono la conferma.

### Le nuove coordinate

Oggi siamo di fronte a un fenomeno assolutamente nuovo, perché non stiamo parlando della giacenza inoperosa di una sola parte della flotta: parliamo del fermo totale di un settore dello shipping mondiale, cioè della flotta mondiale delle navi da crociera.

Viene cioè bloccata l'attività del settore nel quale è massima la concentrazione di valore, di



## QUANDO IL MARE SI FERMA . LA GIACENZA INOPEROSA DELLE NAVI E LE SUE CONSEGUENZE SULLE ASSICURAZIONI *segue*

numero di persone di equipaggio (e anche di personale di terra), di dotazioni tecnologiche di bordo e quindi, normalmente, di assistenza che tali caratteristiche richiedono.

Inoltre, i porti utilizzati come basi di partenza dalle varie compagnie armatrici di navi da crociera sono in numero relativamente limitato, il che comporta una certa concentrazione delle navi in disarmo in questi porti.

Il porto di Genova ad esempio, come molti altri porti italiani, ha visto sostare un numero comunque importante di unità di grande valore, una volta rientrate dalle crociere nelle quali erano impegnate. La stessa situazione si sta verificando in tutto il mondo: pensiamo ai terminal della Florida, dove decine di grandi unità sono ferme in attesa che passi la tempesta portata dal Coronavirus e potrebbero presto trovarsi esposte alle più violente tempeste tropicali nella stagione che sta per iniziare.

### Gli effetti della giacenza inoperosa

Per quanto possa essere difficile esprimersi in termini quantitativi, credo che non sfugga ad alcuno l'impatto negativo di questo fermo generalizzato della flotta mondiale delle navi da crociera sui bilanci del settore assicurativo Corpi, già stressato da alcuni anni di concorrenza sfrenata (e particolarmente in questo settore, data la forza contrattuale di questi gruppi armatoriali).

Va tenuto conto dei diversi fattori di aggravamento del rischio direttamente legati alla situazione di "disarmo":

- a. possibile accumulo di rischi catastrofici per la presenza nelle stesse località, e in spazi relativamente ristretti o vicini, di più unità coperte dagli stessi assicuratori;
- b. minore possibilità di rispettare programmi di manutenzione, necessari anche nei periodi di sosta;
- c. difficoltà di rispettare le scadenze delle visite di classe (generalmente e su singoli particolari della nave), anche per l'impossibilità di ottenere l'intervento degli ispettori dei Registri legate a problemi di spostamenti internazionali;
- d. problematicità nel procacciare parti di rispetto;
- e. presenza a bordo di equipaggi formalmente in fase di dimissione per disarmo, ma in realtà ancora in attesa di trovare il mezzo per raggiungere i paesi d'origine;
- f. probabile subentro, al momento in cui potrà essere ripresa l'attività, di equipaggi con scarsa familiarità con la nave di nuova destinazione a quelli forzatamente sbarcati al momento della messa in disarmo.

Oltre ai rischi di eventi naturali estremi a cui sono esposte le navi in giacenza in alcune località, gli assicuratori sono anche posti nella difficile situazione di dover valutare gli effetti sul rischio delle diverse modalità scelte dagli

### Gli eventi atmosferici

È interessante sapere che la consapevolezza del rischio rappresentato dall'esposizione delle navi in giacenza inoperosa in zone soggette al manifestarsi dei cicloni tropicali (come nei grandi terminal statunitensi della Florida citati, e in particolare Miami/Port Everglades) è talmente presente all'attenzione degli armatori che questi hanno predisposto il cosiddetto *Hurricane Avoidance Plan*.

Si tratta di specifiche linee guida sullo stato di approntamento delle unità in giacenza, per consentire che nei casi di più grave minaccia di ciclone, esse siano in grado di lasciare gli ormeggi con un breve preavviso e con istruzioni di dirigersi in mare aperto su rotte predisposte sulla base dell'esperienza fatta negli anni passati, cosiddetto *Escape Plan* ("piano di fuga").



## QUANDO IL MARE SI FERMA. LA GIACENZA INOPEROSA DELLE NAVI E LE SUE CONSEGUENZE SULLE ASSICURAZIONI

armatori nella predisposizione del fermo delle navi riguardo al numero di persone che debbano costituire l'equipaggio.

### C'è equipaggio ed equipaggio

*Hot lay-up* definisce una nave con equipaggio pronto a consentire la partenza della nave con breve preavviso.

*Cold lay-up* invece indica equipaggi costituiti da un semplice nucleo di persone che controlla la situazione degli impianti e degli ormeggi, ma non sufficiente a riprendere l'attività se non dopo un'integrazione che richiede un tempo che – con le difficoltà di spostamento delle persone – può essere misurato in settimane, non giorni.

### C'è anche l'onda della concorrenza

A tutto questo si deve aggiungere anche un effetto collaterale: una probabile riduzione del-

la massa premio prodotta da questo tipo di clientela, che ha goduto di anni di mercato assicurativo estremamente competitivo e che, pur partendo da basi certamente favorevoli (grazie anche o soprattutto ad una forza contrattuale senza eguali) chiederà la comprensione degli assicuratori con richieste di riduzione dei premi in atto.

È ciò a prescindere dalla presenza o meno (anzi nella pressoché totale certezza della inesistenza) di clausole di storno premio per sosta, perché queste unità sono generalmente assicurate base "CRO", in quanto gli eventuali periodi di sosta stagionale (oggi praticamente inesistenti) sono già assorbiti nel tasso annuo applicato.

È quindi verosimile che premi che si consideravano acquisiti debbano essere in qualche misura erosi da storni concessi in via eccezionale.





## PRIMO REPORT DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> CAUSATE DAL TRASPORTO MARITTIMO. LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME METRO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELLE SCELTE D'INVESTIMENTO

di PIETRO NEGRI

*Responsabile sostenibilità e corporate governance ANIA'*



Nel mese di maggio u.s., la Commissione Europea ha pubblicato il primo [Rapporto annuale sul monitoraggio e la comunicazione al pubblico delle emissioni di anidride carbonica](#) generati dal trasporto marittimo in applicazione di quanto previsto dal regolamento 2015/757/UE (*Monitoring, Reporting, Verification, Regulation* - MRV).

Tale Regolamento impone alle compagnie di navigazione - quando trasportano merci o passeggeri per motivi commerciali - di monitorare non solo le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>, ma anche il consumo di carburante e altre informazioni pertinenti.

La relazione e i dati in essa contenuti, d'ora in poi saranno pubblicati ogni anno al fine di consentire una migliore comprensione delle caratteristiche delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'efficienza energetica della flotta monitorata.

I dati relativi a tutte le singole navi sono disponibili al pubblico, inoltre, su [THETIS-MRV](#), la banca dati *web - based* sviluppata dalla Commissione e dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA).

La trasparenza del sistema e l'insieme dei dati disponibili sono fattori determinanti per ridurre le barriere esistenti nel mercato e stimolare la diffusione di comportamenti sostenibili e l'impiego di tecnologie ad alta efficienza energetica.

Come detto, il Rapporto analizza l'efficienza energetica e il livello di CO<sub>2</sub> emessa dalle navi di oltre 5.000 tonnellate che nel 2018 hanno svolto attività di trasporto marittimo all'interno dello Spazio economico europeo (SEE). Secon-

do i dati riportati dall'Agenzia Europea dell' Ambiente (EMSA), le emissioni di gas serra - prodotte da circa 11.600 navi - hanno superato i 138 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> in un anno, pari al 3,7% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nell'intera UE, consumando oltre 44 milioni di tonnellate di carburante.

### Maritime transport – a substantial CO<sub>2</sub> emitter

#### >138 million tonnes of CO<sub>2</sub> in 2018

- Over 3% of total EU CO<sub>2</sub> emissions
- Comparable to the CO<sub>2</sub> emissions of Belgium
- According to projections, CO<sub>2</sub> emissions from maritime transport are likely to grow in the future, reinforcing the need for CO<sub>2</sub> reduction efforts.

#### >44 million tonnes of fuels consumed

- 70% heavy fuel oils, which is a residual fuel and a heavy pollutant
- 20% marine gas oil and diesel
- 3% Liquefied Natural Gas (LNG)
- Represents around 90% of total marine fuel sales in EU ports.

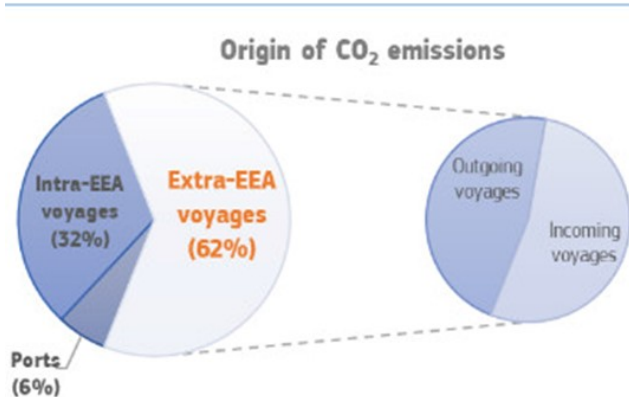
Il Rapporto mette in evidenza, in particolare, che circa i due terzi delle emissioni di CO<sub>2</sub> rilevate sono correlate a viaggi da o verso un porto all'interno dello Spazio economico europeo mentre i viaggi al di fuori del SEE, rappresentano solo il 32% delle emissioni totali.

(1) Del medesimo autore, su questa rivista: *Trasporto marittimo sostenibile e assicurazione: un binomio in grado di sviluppare esternalità positive per l'economia e la Società civile*, MAT luglio 2016 - N. 3 anno VI





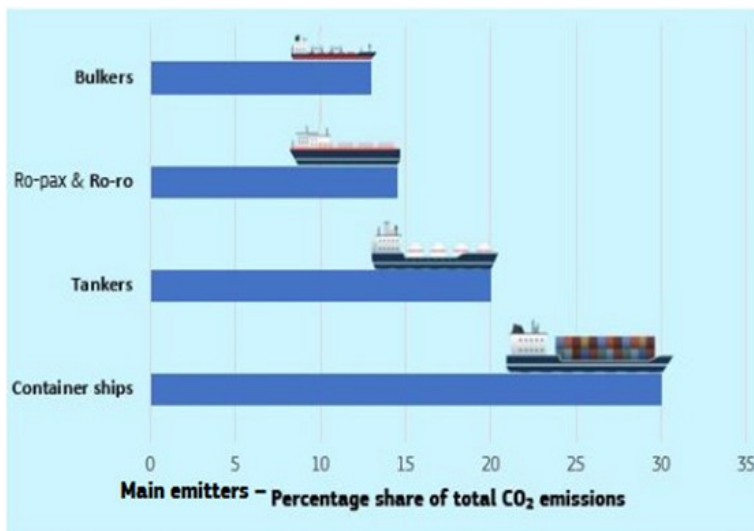
## PRIMO REPORT DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> CAUSATE DAL TRASPORTO MARITTIMO. LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME METRO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELLE SCELTE D'INVESTIMENTO *segue*



Le 11.600 navi monitorate (che, in media, hanno 11 anni di vita) rappresentano il 38% della flotta mercantile mondiale (come detto, oltre 5.000 tonnellate di stazza lorda) e coprono una grande varietà di tipologie navi, dalle navi passeggeri, roll-on/roll-off a navi portarinfuse, petroliere e navi portacontainer. In testa per CO<sub>2</sub> emessa si trovano le navi portacontainer con oltre il 30% del totale; seguono petroliere (20%) e traghetti (14%).

Gran parte delle navi valutate soddisfa già gli standard previsti dalla normativa vigente per il periodo 2020-2025 e ha ridotto il consumo di carburante abbassando la velocità di crociera del 15-20% rispetto al 2008. Una crociera condotta a velocità più basse consente, infatti, di risparmiare energia e carburante e può ridurre significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub>. La sostituzione di oli combustibili pesanti con carburanti a basso contenuto di zolfo, inoltre, comporta una importante riduzione delle emissioni di SO<sub>2</sub>, di particolato (PM), di composti organici e di metalli.

Più della metà della flotta monitorata (in termini di stazza lorda) è di proprietà di entità con sede nell'UE. Tra di esse, le compagnie greche detengono la quota maggiore in termini di tonnellaggio lordo (20%), seguite da società giapponesi (9%), della Germania (8%) e di Singapore (7%). I proprietari di Norvegia, Danimarca e Cina rappresentano ciascuno il 5% di tutte le navi considerate. Osservando i due maggiori proprietari dell'UE, si rileva che le società greche possiedono prevalen-



### Case studies:

#### Container ships

- **30% of total CO<sub>2</sub> emissions**
- 18% of the monitored fleet (DWT)
- Distance travelled: >70 million nm
- Average speed: 14 knots.

#### Bulkers

- **13% of total CO<sub>2</sub> emissions**
- 37% of the monitored fleet (DWT)
- Distance travelled: >55 million nm
- Average speed: 10.5 knots.



## PRIMO REPORT DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> CAUSATE DAL TRASPORTO MARITTIMO. LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME METRO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELLE SCELTE D'INVESTIMENTO *segue*

temente navi portarinfuse (oltre il 50%) e petroliere (circa il 25%). Le compagnie tedesche, invece, sono proprietarie principalmente di portacontainer e navi mercantili.

Le società dell'UE possiedono una quota pari al 39% della stazza lorda totale della flotta mondiale, mentre i proprietari di Paesi come Cina, Singapore o Giappone hanno quote significative. Tuttavia i soli proprietari greci rappresentano il 16% della flotta mondiale e ciò indica che una quota importante delle loro navi non è inclusa nella flotta monitorata.

Secondo quanto riportato dal [Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente e disciplina dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale](#) - istituito in Italia con la legge 28 giugno 2016, n. 132 - le emissioni delle navi contribuiscono ogni anno a 60mila decessi su scala globale modificando, in particolare, la qualità dell'aria delle aree marine e delle zone costiere.

Le navi, infatti, emettono inquinanti tipici dei processi di combustione quali CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, COV e particolato primario. Il contributo delle navi alle emissioni globali di NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub> è stato stimato rispettivamente in circa il 15% e 5-8%<sup>2</sup>.

Le emissioni causate dal trasporto marittimo internazionale sono stimate a circa 2-3 punti percentuali delle emissioni globali di gas a effetto serra, una percentuale superiore a quella delle emissioni di qualunque Stato dell'UE.

Si ricorda che, a partire dal 2005 - secondo quanto previsto dall'allegato VI del protocollo MARPOL 1997 (Regolamento dell'organizzazione marittima internazionale - IMO) -

alcune regioni hanno fissato aree a controllo delle emissioni nelle quali è stata applicata una progressiva riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili navali. Si tratta della c.d. *Emission Control Area* (ECA), in cui l'adozione di speciali misure obbligatorie per le emissioni navali è richiesta per prevenire, ridurre e monitorare l'inquinamento da sostanze NO<sub>x</sub> o SO<sub>x</sub> e particolato (PM).

In Europa, esistono aree ECA nel mar Baltico e nel Mare del Nord e si è ipotizzata la costituzione di una possibile ECA nel mar Mediterraneo. Al di là delle valutazioni pro o contro l'istituzione delle aree suddette, è chiaro che il tema sta acquisendo una rilevanza sempre più strategica e determinante per la riduzione delle emissioni in atmosfera derivanti dal traffico marittimo e prevenire i conseguenti impatti dannosi sull'ambiente marino e sulla salute delle popolazioni delle aree costiere interessa anche il settore assicurativo, sia come *underwriters* che come investitori istituzionali. In questo contesto è importante sottolineare che il 22 giugno 2020 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale UE il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di una Tassonomia europea degli investimenti sostenibili. La pubblicazione del Regolamento rappresenta un tassello molto importante nella realizzazione dell'*Action Plan* per la finanza sostenibile lanciato dalla Commissione UE nel 2018 al fine di riorientare i flussi di capitali verso investimenti sostenibili e finalizzato al raggiungimento di una crescita sostenibile e inclusiva.

Secondo gli obiettivi previsti nel piano UE, il nuovo Regolamento consentirà di distinguere gli investimenti a basso impatto ambientale da quelli che invece rappresentano una potenziale minaccia per il clima.

(2) Veronika Eyring e altri, 2005 e 2010.



## PRIMO REPORT DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> CAUSATE DAL TRASPORTO MARITTIMO. LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME METRO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELLE SCELTE D'INVESTIMENTO *segue*

Nel quadro del *Green Deal* pubblicato a gennaio 2020, la Commissione europea ha stimato che l'UE avrà bisogno di circa 260 miliardi di euro all'anno di investimenti supplementari per raggiungere i suoi obiettivi climatici ed energetici per il 2030, che per il momento prevedono un taglio delle emissioni del 40% rispetto ai livelli del 1990. Una quota non indifferente, soprattutto perché la Commissione europea punta a rendere i suoi obiettivi climatici ed energetici intermedi ancora più ambiziosi e prevede di modificarli, portando la riduzione delle emissioni al 50-55%.

Secondo i due massimi studiosi mondiali del fenomeno (Natalia Shakhova e Igor Semiletov) l'attuale trend di riscaldamento della temperatura del Pianeta potrebbe causare, già entro pochi anni, il rilascio, nell'atmosfera terrestre, di almeno 50 miliardi di tonnellate di metano. Al momento il rilascio annuo di CO<sub>2</sub>, nell'atmosfera terrestre, è di circa 35 Mld di tonnellate/anno. Inoltre, bisogna considerare che il metano è un potentissimo gas "a effetto serra": a parità di quantità è almeno 23 volte più potente della CO<sub>2</sub>, nell'effetto di riscaldamento atmosferico. L'attuale rilascio di metano dallo scongelamento dell'Artico e dall'innalzamento della temperatura soprattutto in Siberia secondo alcuni studiosi, potrebbe provocare - già entro il 2040 - un ulteriore +0,6° di aumento della temperatura media della Terra raggiungendo così i +2.5°.

Lo spostamento dei flussi di capitali verso attività sostenibili, si fonda sempre più su una comprensione condivisa e olistica dell'ecosostenibilità delle attività e degli investimenti e l'istituzione di un sistema di classificazione unificato per le attività sostenibili costituisce l'azione più importante e urgente da realizzare.

La tassonomia corrisponde a questa esigenza: la formulazione di linee guida chiare sulle attività che possono essere considerate a supporto di obiettivi ambientali permetterà di informare meglio tutti gli stakeholder (investitori, istituzioni, analisti, consumatori finali, ecc..) in merito agli investimenti che finanziano attività economiche ecosostenibili. Il Legislatore europeo si è concentrato, in particolare, su tre linee direttrici principali: necessità di introdurre nuove regole per incentivare gli investimenti verdi e prevenire fenomeni di *greenwashing*, contribuire a raggiungere l'obiettivo di una UE neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050; mandato alla Commissione per definire le attività dannose per l'ambiente. Il testo pubblicato stabilisce sei obiettivi ambientali: mitigazione del cambiamento climatico e adattamento; uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; transizione verso un'economia circolare, compresa la prevenzione dei rifiuti e l'aumento dell'assorbimento di materie prime secondarie; prevenzione e controllo dell'inquinamento; protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi. Per potersi definire sostenibile dal punto di vista ambientale, l'attività economica deve rientrare in uno di questi sei obiettivi, senza tuttavia danneggiare significativamente nessuno degli altri (principio del c.d. *Do Not Significantly Harm* - DNSH). Attualmente, inoltre, la tassonomia considera anche quelle attività economiche che, pur essendo incompatibili con la neutralità climatica, sono tuttavia considerate necessarie nella transizione verso un'economia neutrale dal punto di vista climatico; tali attività, pertanto, vengono definite dal Regolamento come "attività di transizione o attività abilitanti".

Ad esempio, mentre i combustibili fossili solidi, come il carbone o la lignite, sono esclusi dalla tassonomia, il gas, l'olio combustibile e l'energia nucleare potrebbero essere potenzialmente etichettati come attività abilitanti o di transizione, purché venga dimostrato che essi rispettino il principio del "non fare danni significativi" agli altri



## PRIMO REPORT DELLA COMMISSIONE EUROPEA SULLE EMISIONI DI CO<sub>2</sub> CAUSATE DAL TRASPORTO MARITTIMO. LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME METRO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO E DELLE SCELTE D'INVESTIMENTO

obiettivi di sostenibilità.

La Commissione, poi, intende procedere a definire in modo sempre più puntuale e preciso, quali siano le caratteristiche delle attività dannose per l'ambiente al fine di procedere ad una loro graduale eliminazione, anche dagli investimenti, al fine di raggiungere la neutralità climatica.

Assarmatori - partecipando alla pubblica consultazione che si è svolta prima della pubblicazione definitiva del Regolamento - ha richiesto esplicitamente l'inclusione del trasporto marittimo nella tassonomia dal momento che l'assenza del settore dal sistema di classificazione "crea un vuoto per gli investitori e rende più difficile contribuire agli obiettivi climatici Ue". L'inclusione dovrebbe peraltro avvenire sin dall'inizio, poiché "un'azione immediata è indispensabile considerando che le navi in costruzione oggi saranno ancora in servizio tra 20-25 anni". Inoltre, secondo Assarmatori, "solo con un sostegno finanziario mirato potrà essere garantita la continua esplorazione delle tecnologie verdi, nonché la sperimentazione e il potenziamento di combustibili e sistemi di propulsione alternativi".

Analogamente, Snam ha chiesto di inserire nell'ambito della tassonomia il gas utilizzato nei trasporti marittimi e stradali (metano e Gpl), oltre a una definizione più ampia delle attività industriali che, pur essendo legate alle energie fossili, supportano, tuttavia, in quanto "abilitanti", altre attività ecocompatibili in questo periodo di transizione verso un nuovo modello economico.

In questo complicato quadro di riferimento, inoltre, il 9 dicembre 2019 è stato pubblicato nella GUUE il Regolamento (UE) 2019/2088 (c.d. Disclosure) che mira a rendere omogenee le informazioni nei confronti degli investitori finali sui i rischi di sostenibilità e sulla

promozione dei fattori ESG nelle attività di investimento finanziario, ponendo a carico dei partecipanti ai mercati finanziari e dei consulenti finanziari (tra cui le imprese di assicurazione) l'obbligo di informare in via precontrattuale e continuativa gli investitori finali.

Il Regolamento ribadisce che i partecipanti ai mercati finanziari sono tenuti ad agire nel migliore interesse degli investitori finali e "dovrebbero integrare nelle loro procedure, non solo tutti i rischi finanziari, ma anche tutti i pertinenti rischi di sostenibilità che potrebbero comportare un significativo impatto negativo sul rendimento finanziario di un investimento o fornire opportune consulenze in merito, nonché valutare tali rischi su base continuativa". L'obiettivo, pertanto, è quello di fornire maggiore trasparenza su come i partecipanti ai mercati finanziari integrino i rischi di sostenibilità nelle loro decisioni in materia di investimenti (anche in materia di prodotti di investimento assicurativi c.d. "IBIP").

A integrazione di questo processo normativo, le tre autorità europee di vigilanza (EBA, EIOPA e ESMA - ESAs) il 23 aprile 2020 hanno posto in pubblica consultazione - sino al 1° settembre 2020 - le [Regole tecniche standard \(RTS\)](#) a supporto dell'implementazione del Regolamento con l'obiettivo di rafforzare la tutela degli investitori finali; migliorare le informazioni fornite agli investitori dai partecipanti ai mercati finanziari e dai consulenti finanziari e migliorare l'informativa agli investitori in merito ai prodotti finanziari.

Come ben si evince, in conclusione, il ruolo del settore assicurativo può contribuire in maniera importante all'accelerazione verso un sistema più resiliente ai cambiamenti climatici indirizzando le attività produttive verso processi economici più sostenibili.





## AVIAZIONE CIVILE NELL'UE: *SAFETY* E CONNESSE QUESTIONI DI *SECURITY*

di DORIANO RICCIUTELLI  
*Istruttore ENAC della sicurezza*



Il 20 gennaio 2020 la Commissione Europea (DG MOVE) ha reso nota la pubblicazione dell'Agenzia dell'Unione per la sicurezza aerea (EASA), relativa alla nona edizione del Piano europeo per la sicurezza dell'aviazione 2020 - 2024 (EPAS) (1).

Si tratta di una autentica pietra angolare dell'impianto per la pianificazione della sicurezza, intesa come *safety* e operante nell'ambito regionale dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) d'Europa e del Nord Atlantico (EUR-NAT), per definire i presupposti tecnico-legali su cui i singoli Stati membri possono affinare i rispettivi Piani nazionali nello specifico settore.

Nel premettere che tale edizione EPAS è stata nel tempo progressivamente migliorata per corrispondere all'esigenza di approntare idonee misure di contrasto ai potenziali rischi alla sicurezza - sulla base delle risultanze emerse nell'*Annual Safety Review* (ASR) 2019 dell'EASA - occorre qui segnalare che il documento in parola rappresenta, nei contenuti, il frutto della stretta collaborazione dell'Agenzia stessa con gli stakeholder e delinea chiaramente i necessari lavori da intraprendere per il sostegno alle soluzioni più innovative in materia di aviazione civile.

A ben vedere, quest'ultima edizione del Piano EPAS sottolinea con nitore l'estrema importanza di identificare e, quindi, d'attenuare le attuali minacce emergenti a livello europeo e mondiale, tenendo conto delle mutate esigenze della società in settori quali innovazione, *security*, *capacity building*, *environment*, nonché della circostanza che gli eventi registrati nell'ultimo biennio rimarcano, in effetti, che la sicurezza,

nel suo insieme, non può mai essere data per scontata.

Sul terreno delle iniziative salienti che qualificano la regia progettuale dell'ambizioso Piano EPAS, rileva l'intento di rafforzare, a ritmo costante, un preciso quadro legislativo - nel contempo coerente e trasparente - da rivolgere alle operazioni dei droni, alla mobilità aerea urbana e al perfezionamento di nuovi sistemi di propulsione aerea.

A ciò si aggiunga che, in parallelo, attraverso l'implementazione del predetto piano, l'EASA, atteso il suo esplicito mandato volto a tutelare l'ambiente, il clima e la salute umana secondo le previsioni del regolamento 1139/UE/2018, ha inteso intensificare le attività istituzionali per creare modalità di un trasporto aereo più pulito, silenzioso e sostenibile, prevedendo l'inclusione di azioni correlate al noto sistema dell'ICAO di compensazione e della riduzione del carbonio per l'aviazione *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), nonché l'attuazione degli standard ambientali favorevolmente accolti nel paradigma finalistico dell'Organizzazione internazionale stessa.

Più in particolare, l'EPAS sostenendo gli obiettivi del piano ICAO per la sicurezza aerea globale (GASP) riesce a incorporare, complessivamente, centottanta azioni indirizzate ad ottimizzare il meccanismo europeo di gestione di un traffico aereo oltremodo in espansione e sempre orientato, *inter alia*, ad affrontare gli attac -

(1) DG MOVE del 4/2/2020: European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2020-2024 European Union Aviation Safety Agency, 13/11/2019.



## AVIAZIONE CIVILE NELL'UE: SAFETY E CONNESSE QUESTIONI DI SECURITY segue

chi alla sicurezza informatica e a sviluppare i requisiti basilari di sicurezza nell'area di rischio dell'"assistenza a terra". A proposito del massiccio, acclarato congestionamento del traffico aereo nei cieli dell'Unione europea, preme, intanto, sottolineare che il rapporto edito ad aprile 2019 dal Gruppo dei Saggi (*Wise persons group*) sul futuro del Cielo unico europeo (Single European Sky), non disgiunto dalla proposta per la prossima architettura dello spazio aereo europeo presentata dal SESAR Joint Undertaking (SJU), comprende un cospicuo numero di utili direttive alle quali attenersi nella cornice delle azioni mirate all'esercizio, giustappunto, dei servizi ATM/ANS (*Air Traffic Management/Air Navigation Services*), incluse peraltro in questa edizione EPAS.

Quanto poi alla menzionata area ad alta sensibilità derivante dai servizi di "assistenza a terra", percepiamo come la stessa fondamentale comprenda le ricorrenti problematiche che attengono alle operazioni di esercizio del piazzale (*i.e.* caricamento dell'aeromobile, sbrinamento, rifornimento di carburante, danni al suolo, movimentazione del personale attorno agli aerei, ecc.), nonché agli episodi di collisione dell'aeromobile con altri velivoli, ostacoli o veicoli, allorché l'aeromobile si muove a terra, autonomamente o rimorchiato. E' stato, altresì, messo in risalto che il bagaglio e il carico delle merci negli aeromobili passeggeri costituisce in realtà il principale nodo per la sicurezza, basato essenzialmente sul numero di accadimenti registrati nell'*European Central Repository for accident and incident reports in aviation* (ECR).

Va detto che, al di là della sicurezza sistemica, il GASP affronta le categorie di eventi ad alto rischio per numero di incidenti, ipotizzabili nel volo controllato a terra, nella perdita di controllo in volo, nello scontro a mezz'aria e, infine, nelle fasi di decollo e atterraggio in pista.

Non manca a questa edizione EPAS una serie di raccomandazioni tendenti a prevenire incidenti come quelli - causati da droni - occorsi, ad esempio, a Gatwick (Regno Unito) nel dicembre 2018, ciascuna delle quali è accompa-

gnata da una precisa tabella di marcia che propone un coordinamento sulle strategie industriali e una razionalizzazione di comparti come l'intelligenza artificiale (AI), i velivoli rotanti e l'aviazione generale; ci si riferisce, in definitiva, alle aree potenzialmente suscettibili di elevate ricadute sul trasporto per via aerea nel prossimo quinquennio.

Vale la pena di rammentare, oltretutto, che l'EASA è risultata molto attiva nella finalizzazione della *roadmap* riguardante proprio l'intelligenza artificiale (AI), ovvero sia un *range* tecnologico di alto profilo capace d'individuare e di cogliere diverse opportunità, consentendo all'Agenzia di prepararsi a combinare proficuamente le strategie industriali, i cambiamenti del mercato e la crescita negli anni a venire.

In merito alla tematica che investe l'aviazione generale, la sezione del Piano EPAS dedicata a tale aspetto affronta, non a caso, materie come le abilità di volo, la consapevolezza del pilota e la gestione di turbolenze o dello stallo al decollo, in volo o durante l'avvicinamento e l'atterraggio, la preparazione del volo, l'interruzione del decollo e le deviazioni dalla rotta.

E' bene preliminarmente sottolineare che il capitolo concernente le operazioni non commerciali di aviazione generale è destinato alla disciplina dei velivoli operativi negli Stati membri, con peso massimo al decollo (MTOM) inferiore a 5.700 kg, nonché alle operazioni con aerostati e all'impiego di alianti.

Alla stregua di queste premesse, il tentativo di eliminare i rischi per la sicurezza nell'aviazione generale in modo proporzionato ed efficace diviene, allora, una preminenza strategica visto anche che, a mero titolo esemplificativo, nel 2018 sono stati segnalati 49 incidenti, con un totale di 95 vittime in operazioni non commerciali con aeroplani e 16 incidenti mortali con 17 vittime nel settore delle operazioni in aliante (in Europa la media, nel periodo 2008-2017, è stata di 28 vittime all'anno).

Ebbene, quantunque sia arduo ponderare accuratamente l'evoluzione delle prestazioni di sicurezza nell'aviazione generale a causa della



## AVIAZIONE CIVILE NELL'UE: SAFETY E CONNESSE QUESTIONI DI SECURITY *segue*

mancanza di “consolidamento dei dati” sull'esposizione (ad es. la somma delle ore di volo accumulate), le suindicate statistiche giustificano le varie iniziative - in corso o già pianificate - atte a evitare una siffatta fenomenologia di incidenti letali.

Nel novero dei campi maggiormente attenzionati e, pertanto, presenti in agenda - e sui quali l'EASA appare concentrarsi per la scelta e l'esecuzione delle proprie azioni - affiora, quale componente inderogabile, la meteorologia, che contribuisce al consistente aumento della casistica infortunistica di aviazione generale, spesso legato alla sottovalutazione dei piloti nel processo decisionale di pianificazione del volo. Nel mentre non si trascurano affatto nel Piano EPAS i pericoli derivanti dalle violazioni nello spazio aereo controllato commesse da piloti (sia esperti che principianti) alla guida di aeromobili di aviazione generale, alla luce dei rilevamenti ufficiali che asseverano un significativo incremento di incidenti MAC (*mid-air collision*).

Non da ultimo i provvedimenti dell'EASA in quest'ottica sono protesi ad analizzare le concause più frequentemente responsabili degli incidenti di aviazione generale, quali la navigazione, la gestione del carburante, la consapevolezza sullo stato del suolo e degli ostacoli durante atterraggi forzati, fattori che, di volta in volta, hanno formato oggetto delle esclusive determinazioni del pilota prese durante la preparazione del volo o in ragione di circostanze mutevoli durante il volo, che incidono sulla sicurezza dell'aeromobile e sulla sopravvivenza dei suoi occupanti.

A completamento del discorso non sembra fuori luogo ricordare che l'EASA, in collaborazione con i propri *Advisory Bodies*, ha lanciato la “Roadmap 2.0” per l'aviazione generale, allo scopo di renderla più sicura ed economica grazie a una ampia gamma di azioni chiave tra cui spiccano la diffusione del materiale per formazione sulla sicurezza (da parte di autorità, di associazioni, di aeroclub, di compagnie assicurative rivolte agli istruttori di volo e ai

piloti), la creazione di una “piattaforma” per la promozione della sicurezza e l'introduzione di nuovi modelli di business (ovvero ulteriori piattaforme di condivisione dei costi).

Orbene, passando in questa sede a focalizzare nuovi elementi caratteristici del Piano EPAS, notiamo ancora come l'impatto della *security* sulla *safety* rappresenti un punto di assoluto rilievo per l'EASA nelle scelte da perseguire a breve termine. Difatti, in occasione delle riunioni del comitato Avsec del 27 novembre 2019 e del 28 marzo 2020 (*Policy initiatives*), la Commissione ha presentato l'accordo tra la DG MOVE e l'Agenzia sulla cooperazione in materia di interdipendenze tra la sicurezza dell'aviazione civile e la *safety*, con la prospettiva di garantire una corretta applicazione dell'articolo 88 del citato regolamento UE/1139/2018.

In particolare, è stata posta in discussione, come tema all'ordine del giorno, la posizione degli Stati membri rispetto alle misure da assumere nei confronti delle attività di monitoraggio della cabina di pilotaggio (*Cockpit door monitoring*), che evidentemente involgono, al riguardo, profonde interrelazioni tra le due predette differenti tipologie di sicurezza<sup>(2)</sup>.

Trasferendo il nostro centro di interesse verso le altre questioni salienti di *security*, ci si accorge che la decuplicazione delle connessioni di rete e l'ampliamento smisurato della digitalizzazione nel trasporto aereo potenziano inevitabilmente la vulnerabilità del sistema della sicurezza informatica e, dunque, non sorprende che questa edizione EPAS tenda tangibilmente a consolidare la strategia per la *cyber security* in ogni sua possibile sfaccettatura.

Invero, i passeggeri sono più spesso facilmente esposti alle minacce di tipo informatico ed è quindi essenziale, secondo il rapporto EPAS, che l'industria aeronautica e le competenti autorità condividano le conoscenze e possano largamente apprendere dall'*expertise* interna-

(2) Si veda MAT Review 2015, N. 3, pag. 27-33.



## AVIAZIONE CIVILE NELL'UE: SAFETY E CONNESSE QUESTIONI DI SECURITY

zionale per garantire che i sistemi dell'aviazione civile siano preservati da aggressioni accidentali o intenzionali e, in specie, da atti di interferenza illecita contro le reti o i sistemi installati a bordo di aeromobili.

In questo contesto, l'EASA e il CERT-UE hanno istituito un "Centro europeo per Cyber Security in Aviation" (ECCSA) cui è stato assegnato il precipuo compito di fornire informazioni e assistenza ai produttori europei di aviazione, alle compagnie aeree, alle aziende di manutenzione, agli *air navigation service provider* (ANSP) e agli aeroporti, con il disegno di proteggere target sensibili come aeromobili, collegamenti di dati, sistemi di navigazione e della sorveglianza.

Sul fronte dei più recenti impegni dell'EASA nel campo della *security* - come si evince nei contenuti del Piano EPAS - è innegabile che la riforma strutturale della normativa sui droni abbia raggiunto la massima priorità.

Di certo l'Agenzia continua ad agire nel campo dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (UAS) attesa la necessità di armonizzare i regolamenti adottati per le categorie "aperte" e "specifiche", nonché di elaborare norme vantaggiose per la categoria "certificata" e per la propagazione sicura dell'*unmanned traffic management systems* (UTM) sull'intero territorio europeo (*U-Space*)<sup>(3)</sup>.

A seguito della pubblicazione dei regolamenti dell'UE del 2019 (n. 947 e n. 945), l'EASA ha varato, in data 10 ottobre 2019, i corrispondenti documenti "*Acceptable means of compliance* (AMC)" e il "*Guidance material* (GM)", di cui alla decisione (ED 2019/021/R51), che includono, oltre a una versione rivista degli stessi precedenti AMC e GM (editi con il parere n. 01/2018), la valutazione del rischio di operazioni specifiche (SORA) e le opportune istruzioni risultanti all'esito dei dibattiti tenuti con le parti interessate durante la fase di approvazione dei suddetti regolamenti.

Disaminando tra le numerose risoluzioni dell'EASA si evidenzia un parere (n. 5 opinion)

emanato il 7 novembre 2019, contenente due scenari standard che saranno inseriti nell'*appendix 1* dell'Allegato al regolamento 947/2019/UE e, a seguire, una *notice of proposed amendment* (NPA) per gli UAS della categoria "certificata", che racchiude un pacchetto completo di indicazioni per taluni settori dell'aviazione (aeronavigabilità iniziale e continua, licenze di pilota a distanza, operazioni, stato dell'aria, ATM / ANS e aeroporti) nonché operazioni in *visual line of sight* (VLOS).

Si rammenta che l'implementazione della NPA è prevista nel quarto trimestre 2020 e dovrebbe contemplare regole per i sistemi UAS utilizzati in operazioni attinenti al trasporto di grandi merci nello spazio aereo controllato e in quelle circoscritte all'interno di ambienti urbani.

Dopo il tragico abbattimento del volo MH17 della Malaysia Airlines, è comparso un palese, ulteriore segnale di interazione e di implicazione pervasiva della *security* sulla *safety* del trasporto aereo e di qui le istituzioni europee - l'EASA *in primis* - hanno concepito un sistema di allerta con l'obiettivo di unificare le fonti di *intelligence* disponibili e di accrescere le capacità di valutazione e di mitigazione del rischio nelle zone di conflitto, permettendo l'acquisizione tempestiva delle dovute informazioni a beneficio degli Stati membri, degli operatori e dei passeggeri europei.

Merita, conclusivamente, accennare al ruolo strategico rivestito dal Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa ("WG 4 (ACARE), che funge - come riporta il Piano EPAS - da piattaforma tecnologica europea dei settori *security and safety* dell'aviazione civile, con il compito di riunire i principali attori coinvolti, segnatamente, l'industria, i centri di eccellenza del comparto, le università e le autorità pubbliche.

(3) Per approfondimenti si veda: "*Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems*" dell'EASA, pubblicato nel marzo 2020, che offre una interpretazione autentica, seppur non formalmente vincolante, della normativa europea in argomento





## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO AVIATION

di FEDERICA BISETTI  
*Specialista sottoscrizione rischi  
Aviation di AXA XL*

ANNA MASUTTI  
*Partner R&P Legal*

MARCELLO MAESTRI  
*Aviation Manager AIG*



### Premessa

Durante il webinar “Cosa c'è all'orizzonte per le assicurazioni Trasporti e Aviation?”, organizzato da ANIA e tenutosi il 7 maggio 2020, è stato analizzato il caso dei sinistri dei Boeing 737 MAX-8 con lo scopo di valutare se tali vicende abbiano avuto, e in che misura, delle ripercussioni nel settore assicurativo.

A seguito dell'introduzione del panel da parte di Anna Masutti, partner R&P Legal, sono state esposte alcune riflessioni in tema di *product liability* e di certificazione di aeronavigabilità, con particolare attenzione alle evoluzioni in atto. Federica Bisetti, esperta di analisi dei rischi aeronautici di AXAXL, ha analizzato le caratteristiche, la portata e le conseguenze degli eventi di *grounding* successivi ai due sinistri e Marcello Maestri, Aviation manager di AIG Europe, ha esaminato le ripercussioni che la vicenda ha generato in ambito assicurativo *Aviation* nonché le tendenze attuali e le prospettive future degli operatori del settore.

I tre relatori hanno ritenuto di riproporre in questo intervento le questioni affrontate nel corso della discussione facendone una breve sintesi.

### La vicenda

Il 28 ottobre 2018 e il 20 marzo 2019 due nuovi Boeing 737 MAX-8, uno della Lion Air of Indonesia e l'altro dell'Ethiopian Airlines, sono precipitati causando la morte di 346 persone.

In entrambi gli incidenti i velivoli stavano guadagnando quota poco dopo il decollo con l'ausilio del sensore *Angle of Attack* (AOA) ma il malfunzionamento dell'AOA, che ha trasmesso informazioni errate al software di bordo ovvero al *Maneuvering Characteristic Augmentation System* (MCAS), ha portato i velivoli a un'inclinazione verso il basso sino a precipitare. Inutilmente i piloti hanno tentato di correggere il malfunzionamento del sistema in atto (nel caso indonesiano per più di nove minuti) senza alcun risultato sino ai fatali incidenti.

Un successivo rapporto pubblicato da Lion Air ha identificato nove fattori interconnessi all'origine dei disastri. Tra questi, gravi errori sarebbero stati ravvisati nella certificazione di sicurezza degli aeromobili - la *Joint Authorities Technical Review* per più del 40% delegata dalla *Federal Aviation Administration* (FAA) ai tecnici di Boeing - nell'insufficiente addestramento dei piloti e nei manuali di volo, che non indicavano le caratteristiche operative del software MCAS.

Le conseguenze dei sinistri sono state numerose. Avia Capital Services, lessor russo, ha annullato un ordine di 35 MAX-8 per violazione degli accordi contrattuali con conseguente richiesta di risarcimento danni, così come Norwegian Airlines, SpiceJet, Shandong Airlines e Eastern Airlines. La China Development Bank Financial Leasing Co. Ltd. ha cancellato un ordine di 29 MAX-8 per un valore di circa 2,9 miliardi di dollari.



## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO *AVIATION segue*

Sono stati avviati inoltre avviati contenziosi per il risarcimento dei danni sia dai piloti che dai familiari delle vittime.

La vicenda in esame offre la possibilità di riflettere sulla responsabilità per danni da prodotto difettoso. Nel settore aeronautico è molto complesso assicurare il rischio connesso a tale responsabilità, a causa delle difficoltà nel calcolo dei premi assicurativi, dell'ampio lasso di tempo che intercorre tra la produzione e l'incorporazione del prodotto nell'aeromobile e della natura transnazionale dell'industria aeronautica. Una delle principali ragioni è l'assenza di una normativa che includa il malfunzionamento dei software (in questo caso il MCAS) nella definizione assicurativa di "prodotto difettoso", trattandosi di componenti che combinano tecnologia e servizi, questi ultimi non inclusi nella normativa sulla *product liability*.

Sul punto, importanti indicazioni giurisprudenziali sono state fornite a seguito dell'incidente aereo di Überlingen durante il quale la collisione tra un aeromobile della Bashkirian Airlines e un velivolo cargo della compagnia DHL ha causato la morte di 71 persone. Una delle cause del sinistro è stata il malfunzionamento del software di bordo - *Traffic Collision Avoidance System* (TCAS) - e le Corti spagnole hanno riconosciuto la responsabilità civile da prodotto difettoso dei produttori Honeywell e ACSS. Pertanto, la vicenda di Überlingen costituisce un importante precedente in tema di *product liability* insorta per malfunzionamento di un componente, in particolare un software, nell'ambito dei sinistri *Aviation*.

### L'evoluzione in tema di certificazione di aeronavigabilità

La certificazione di aeronavigabilità dei prodotti aeronautici, che nel caso dei 737 MAX-8 era stata effettuata dalla FAA ed in parte delegata da quest'ultima ai tecnici della Boeing, si basa su due principi: la verifica dell'applicazione da

parte del produttore delle norme di sicurezza da adottare nella progettazione dei prodotti e l'effettuazione da parte dell'autorità di controllo (FAA) di ispezioni e test (*design & operation*) per accertare la conformità degli stessi alla regolamentazione di sicurezza (*rules-based certification system*).

Ciò non sembra essere più sufficiente e, a seguito dei sinistri in esame, la FAA ha dichiarato di voler orientare il processo interno di certificazione dei prodotti aeronautici sulla base dell'analisi del rischio (ad es. "*extremely improbable*" o "*extremely remote*") che un prodotto possa arrecare un danno catastrofico, andando oltre il processo delle verifiche di conformità del prodotto alle regolamentazioni di sicurezza (*airworthiness*) appena sopra descritto.

Una valutazione della sicurezza e della commerciabilità dei prodotti fatta sull'analisi di rischio, ovvero sulla probabilità di un evento catastrofico, e non più sulla mera conformità della certificazione di aeronavigabilità alle prescrizioni tecniche di organismi come l'ICAO, la FAA e l'EASA, introdurrà un approccio già noto al settore assicurativo dove gli assuntori, soprattutto in un settore altamente tecnologico come quello aeronautico, sono costantemente chiamati a svolgere analoghe valutazioni nell'assunzione dei rischi per *product liability* dei prodotti *Aviation*.

L'assicuratore, analizzando i rischi RC dei prodotti, deve considerare non solo l'aeromobile nel suo complesso ma anche le sue singole componenti (cioè il semilavorato destinato all'aeromobile). A seguito di questa valutazione, il prodotto aeronautico potrà essere qualificato come critico o non critico in base alla soglia di rischio dei componenti stessi. A tal fine, l'assicuratore necessiterà del maggior numero possibile di informazioni per effettuare un'accurata individuazione del rischio e per offrire una copertura assicurativa coerente e adeguata.



## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO *AVIATION segue*

### I reclami assicurativi

È possibile affermare che quello che ha coinvolto Boeing è il maggiore reclamo assicurativo aeronautico dopo i fatti dell'11 settembre 2001.

Questo, sulla base di alcuni motivi interconnessi: il numero delle parti coinvolte nei reclami, le diverse responsabilità insorte, i diversi danni subiti dai soggetti interessati e l'entità economica dei reclami.

Sull'entità del danno pesa la responsabilità da *product liability* di Boeing, dato che sul manuale di volo per i piloti non erano state trascritte chiaramente le manovre di intervento da porre in essere per controllare il software MCAS. Boeing a causa dei sinistri sarà chiamata a risarcire i danni ai familiari delle numerose vittime; inoltre ha subito sia ingenti danni reputazionali sia danni derivanti dal *grounding* della flotta. I costi complessivi dei due incidenti ammontano a circa 19 miliardi di dollari e Boeing ha perso circa 636 milioni di dollari a causa della cancellazione delle commesse nel 2019.

Le aerolinee che avevano ordinato i 737 MAX-8 di Boeing hanno subito gravi danni per il mancato guadagno causato dal *grounding* (*business interruption*) e danni indiretti generati dal fatto che, non potendo utilizzare gli aeromobili, hanno dovuto noleggiarne altri.

I piloti di American Airlines Group e la Southwest Airlines Pilots Association hanno promosso una *class action* per ottenere il risarcimento delle perdite da mancata retribuzione causata dalla cancellazione dei voli.

Anche la FAA è stata ritenuta responsabile per aver certificato l'aeronavigabilità del nuovo velivolo 737 MAX-8 delegando una parte rilevante delle ispezioni e dei controlli per tale certificazione alla stessa Boeing.

### La portata dell'evento di *grounding*. I possibili danni causati

Il *grounding* successivo ai sinistri dei MAX-8 è il

più costoso mai verificatosi a livello mondiale, coinvolgendo 350 aerei di più di 50 vettori e integrando costi che per le aerolinee possono raggiungere i 150 mila dollari al giorno per ogni aereo a terra.

Tale somma comprende:

- i costi dei leasing finanziari: un tipico affitto di aeromobile (*lease rental*) costa circa 12 mila dollari al giorno e le compagnie che si servivano dei MAX-8 sono tenute a pagare i canoni di locazione indipendentemente dal fatto che l'aeromobile da loro affittato voli o sia a terra;
- i costi degli equipaggi (piloti e assistenti di volo) che, autorizzati a servire su un certo tipo di aeromobile, non possono essere impiegati su aeromobili diversi. Considerando, ad esempio, un equipaggio composto da due piloti e quattro assistenti di volo è possibile quantificare in circa 5 mila dollari al giorno i costi per il personale inutilizzato nel periodo di fermo;
- i costi per il parcheggio degli aeromobili: considerando le tariffe per il parcheggio all'interno degli aeroporti è possibile ipotizzare una spesa di circa 5 mila dollari per ogni aereo;
- i costi per garantire il trasferimento dei passeggeri nonostante il fermo o, in alternativa, i costi per la loro compensazione: le compagnie aeree potrebbero decidere di prevedere la cancellazione dei voli con il conseguente rimborso del costo dei biglietti acquistati, oppure potrebbero offrire voli alternativi stipulando contratti di *wet-leasing* o usando aeromobili diversi dalle proprie flotte. Quest'ultima soluzione è l'opzione migliore per le grandi compagnie aeree che desiderano offrire continuità ai propri clienti, mentre le compagnie di ridotte dimensioni potrebbero non avere la stessa disponibilità.



## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO *AVIATION segue*

Pertanto, considerando un numero esemplificativo di 1000 passeggeri al giorno, con un costo medio di 100 dollari per passeggero, è possibile sostenere che i costi per il trasferimento o la loro compensazione nel periodo di *grounding* siano di circa 100 mila dollari al giorno;

- la perdita di guadagno (*loss of revenue*) delle aerolinee che può raggiungere la cifra di 75 mila dollari per ogni volo non effettuato.

### Le implicazioni assicurative del *grounding*

Queste conseguenze economiche portano a riflettere sulla ripartizione a livello assicurativo di costi così ingenti, per comprendere quali soggetti siano chiamati a farsene carico. A tal fine, è necessario distinguere la copertura assicurativa per gli indennizzi dalla copertura assicurativa per gli eventi di *grounding*.

Vertendosi in una ipotesi di *product liability*, i costi per gli indennizzi generati dai due sinistri dovranno essere interamente assorbiti dal costruttore e dai suoi assicuratori. Boeing godeva di un massimale assicurativo di circa 500 milioni di dollari.

Pertanto, anche nell'ipotesi in cui fosse il solo soggetto ritenuto responsabile, il massimale RC terzi coprirebbe i costi (1,2 milioni per ogni vittima) e gli stessi sarebbero indennizzabili dai suoi assicuratori.

Per quel che riguarda la copertura assicurativa per gli eventi di *grounding* la questione è più complessa. Gli assicuratori prevedono dei massimali per i danni derivanti da *grounding* che solitamente nelle polizze *Aviation* si aggirano intorno ai 125 milioni di dollari. Per Boeing, invece, anche questo massimale è di 500 milioni di dollari.

Come si è avuto modo di comprendere dalle cifre sopra esaminate, il massimale è insufficiente a coprire i costi del fermo ed è stato sti-

mato a gennaio 2020 che i costi per il *grounding* della flotta avevano già superato gli 8 miliardi di dollari, cifre che resteranno a carico del costruttore.

### Le implicazioni sui premi assicurativi delle assicurazioni *Aviation*

La vicenda ha generato l'aumento dei premi assicurativi anch'essi rivelatisi, a livello globale, insufficienti a garantire adeguate coperture dei danni generati dai sinistri degli ultimi anni. Tale aumento è avvenuto a causa di una certa tendenza del settore poco condivisibile.

Se un assicuratore assicura dieci compagnie stimando un solo incidente aereo all'anno, chiederà alle altre nove compagnie il versamento di una quota parte che servirà a indennizzare il soggetto coinvolto nell'unico incidente stimato.

Per i sottoscrittori delle polizze un simile meccanismo di riscossione dei premi che prospetta un aumento della quota parte, stimato in una o due cifre percentuali ad ogni rinnovo, non pare equo poiché tale aumento è destinato a indennizzare i clienti meno virtuosi.

### L'evoluzione della nozione assicurativa di *grounding*

Il *grounding* dei MAX-8 è avvenuto in conformità alla definizione di *grounding* attualmente presente nelle polizze assicurative *Aviation*. Tale definizione fa riferimento alla sospensione dell'attività di volo disposta dalle competenti autorità aeronautiche (ad es. l'EASA in Europa), a seguito di sinistri (le due perdite totali di Lion Air e di Ethiopian Airlines) con danni a persone e/o cose (le 346 vittime), a causa dell'esistenza, accertata o sospettata, di difetti pregiudizievoli per la sicurezza (l'errore di lettura dell'AOA da parte del software MCAS).

Vista la portata economica della vicenda e sufficienza della *grounding coverage* di cui godeva Boeing, i sinistri hanno fatto emergere la ne-





## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO *AVIATION segue*

cessità di una specificazione della definizione assicurativa del fenomeno, per adeguarla al panorama tecnologico e normativo odierno e per rendere più circoscritto l'obbligo indennitario degli assicuratori.

Come si è avuto modo di constatare nel paragrafo “*L'evoluzione in tema di certificazione di aeronavigabilità*”, si assiste a una maggiore attenzione da parte degli Enti regolatori dei controlli sulle certificazioni e post-certificazioni dell'aeronavigabilità dei prodotti.

Pertanto, si manifesta un crescente interesse per l'aggiornamento della definizione assicurativa del *grounding* poiché il fermo potrebbe essere causato da malfunzionamenti o da difetti degli aeromobili non emersi durante il processo di certificazione. Tale interesse ha spinto la compagnia assicurativa Global Aerospace ad aggiornare la definizione di *grounding coverage* presente nelle proprie polizze per adattarla alle attuali esposizioni ai rischi, inserendo la nuova clausola Global 350, del 29 agosto 2019, che delimita e specifica l'applicabilità del fenomeno.

### Il futuro dei produttori, degli aeroporti e degli operatori aeroportuali

Uno studio di IATA del 2019, intitolato *IATA Aircraft technology roadmap to 2050*, ha stabilito i due principali obiettivi del settore aeronautico per il prossimo futuro: la diminuzione del suo impatto ambientale e l'aumento della velocità degli aeromobili.

Per raggiungere il primo obiettivo è stato stabilito che dal 2020 al 2050 le emissioni di carbonio non dovranno più aumentare ma tendere a ridursi fino al 50% rispetto a quelle del 2005.

Per quel che attiene al secondo obiettivo, l'incremento della velocità dei velivoli porterà a una “sfida alla velocità” tra i produttori e a un aumento della competitività tra gli stessi nello sviluppo di prodotti aeronautici sempre più sofisticati.

Nel settore aeroportuale è possibile ritenere che si assisterà a un aumento del traffico passeggeri, che prima del Covid-19 era stimato in un incremento percentuale di circa il 3,7% all'anno. L'epidemia ha aggravato le difficoltà già esistenti, tanto che Assaeroporti ha segnalato al Governo che, a fronte di entrate sostanzialmente azzerate e con una previsione di contrazione del fatturato per il 2020 di circa 1,6 miliardi di euro, gli aeroporti continuano a sostenere oneri incompressibili<sup>1</sup>.

Queste circostanze portano a riflettere sulle innovazioni necessarie per superare la crisi del settore aeroportuale: l'incremento di nuove rotte, del numero e delle dimensioni degli aeromobili e delle piste; l'adeguamento e il miglioramento delle infrastrutture aeroportuali; l'utilizzo sempre crescente di procedure, attrezzature e strutture che permetteranno l'uso di carburanti alternativi a emissioni zero (*fully electric aircraft*) e di biocarburanti. Per quel che riguarda gli operatori aeroportuali è possibile prevedere un aumento dei servizi di *refueller* per i biocarburanti e per l'energia elettrica per gli aeromobili (*full-electrical propelled*); l'emergenza Covid-19 ha determinato crescente attenzione per la disinfezione degli ambienti aeroportuali, compresi gli aeromobili e questo comporterà un automatico incentivo dei servizi di sanificazione; infine è possibile considerare che nei servizi di *security* si assisterà a un utilizzo sempre crescente della tecnologia, tramite nuovi sistemi per il riconoscimento facciale e l'intelligenza artificiale per snellire le procedure di sicurezza precedenti all'imbarco.

### Il futuro del settore assicurativo

L'insieme di tali evoluzioni comporterà il manifestarsi di rischi sempre più complessi per gli assicuratori e di sinistri più costosi.

(1) Uno scenario che ha costretto gli aeroporti durante l'emergenza a richiedere la cassa integrazione per oltre 10 mila lavoratori, ossia per più del 95% dei dipendenti.



## L'ASSICURAZIONE DA PRODOTTO DIFETTOSO: IL CASO BOEING E L'EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO AVIATION

A ciò si aggiunga che in futuro potrebbero esserci richieste di indennizzo da parte dei passeggeri per il risarcimento dei danni da contagio da Covid-19 che si ritiene sia stato contratto durante il volo, alla luce di un recente orientamento della Corte di Giustizia.

Tradizionalmente la Corte riteneva il vettore responsabile per i danni occorsi durante il volo a condizione che fossero la diretta conseguenza dell'impiego dall'aeromobile, delle operazioni di volo e dello stato dello stesso.

Tuttavia, con una sentenza di fine 2019<sup>2</sup>, la Corte ha stabilito che il vettore è responsabile per la sola circostanza che il danno sia avvenuto durante il trasporto aereo, indipendentemente dall'insorgere di un rischio inerente al trasporto stesso.

Nella sentenza, l'incidente causa del danno è definito come "quella situazione in cui un oggetto utilizzato per il servizio ai passeggeri abbia causato lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se l'incidente sia derivato da un rischio inerente al trasporto aereo".

Questa definizione richiede la sussistenza del rischio, generato dalla presenza di un oggetto, di un evento specificatamente individuato sia per spazio che per tempo con il coinvolgimento dell'oggetto stesso<sup>3</sup>.

Pertanto, è difficile ritenere che gli assicuratori giungeranno a indennizzare i vettori per le ipotesi di responsabilità per esposizione dei passeggeri al contagio da Covid-19, in ragione del fatto che per il passeggero sarà arduo dimostrare che il contagio sia avvenuto all'interno del velivolo e non, ad esempio, all'interno dell'aeroporto.

Allo stesso modo gli aeroporti sono tenuti a garantire il rispetto delle normative della IATA e dell'OMS a tutela della salute dei viaggiatori. Per il passeggero, la risarcibilità dei danni deri-

vanti dal contagio dipenderà dalla difficile prova della violazione da parte degli aeroporti e delle compagnie aeree delle linee guida dettate per la tutela della salute.

### Conclusioni

I due sinistri dei Boeing 737 MAX-8 hanno fornito l'opportunità di analizzare alcune problematiche insite nella disciplina della *product liability*, ribadendo la necessità che l'industria aeronautica e i suoi assicuratori si adattino all'evoluzione in corso in tema di certificazione di aeronavigabilità.

Questo, per meglio parametrare l'assunzione dei rischi assicurativi alle innovazioni tecnologiche del settore.

La vicenda Boeing ha dato modo di riflettere anche sulla portata, la definizione e i risvolti assicurativi degli eventi di *grounding*, sottolineando la necessità di operare un aggiornamento nella sua nozione per adattare il fenomeno ai nuovi fattori di rischio.

La vicenda ha altresì mostrato alcune contraddizioni del sistema delle coperture assicurative *Aviation* che paiono essere insufficienti per far fronte alle conseguenze di sinistri di simile portata.

Alla luce di tali riflessioni sono emersi alcuni obiettivi del settore per il prossimo futuro: sarà interessante comprendere in che modo i produttori, i vettori, gli operatori interessati e le compagnie assicurative riusciranno ad adattare i loro approcci al fine di fronteggiare in modo sostenibile e soddisfacente queste nuove sfide.

(2) C. giust. UE 19 dicembre 2019, C 532/18.

(3) Si consideri che il caso in questione riguardava il rovesciamento di un bicchiere di caffè che, riversandosi su un passeggero, lo aveva ustionato. Nonostante il vettore abbia rilevato che non sussisteva alcun rischio che un incidente improvviso ed inatteso portasse al rovesciamento del bicchiere di caffè sul passeggero, ciò non è stato sufficiente ad escludere la sua responsabilità.



## 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 Mi-



### LE SANZIONI SECONDARIE AMERICANE: TRA DIRITTO E GEOPOLITICA

Una delle questioni più complesse nel campo delle sanzioni economiche internazionali riguarda il problema delle cosiddette *secondary sanctions* americane.

Le *secondary sanctions* sono una nuova tipologia di sanzioni che da qualche anno gli USA hanno iniziato ad applicare in maniera sempre più ricorrente per far fronte ad un mutevole quadro geopolitico internazionale; un quadro che vede un sempre maggiore ricorso alle sanzioni economiche internazionali per affrontare problemi di sicurezza nazionale ma in un contesto di crisi del multilateralismo e di maggiore competizione strategica tra i principali Paesi del mondo. Una nuova condizione geopolitica che sta mettendo a dura prova anche i rapporti tra Paesi tradizionalmente alleati ed amici.

Le sanzioni secondarie acquisiscono una crescente rilevanza nelle politiche sanzionatorie americane a partire dal 2016, l'anno in cui il Congresso ha approvato il *Countering American Adversaries through Sanctions Act* (CAATSA). Le *secondary sanctions* sono sostanzialmente, oltre che una necessità pratica per contrastare le pratiche di *deception* delle sanzioni americane, una creazione del Congresso americano con cui ribadire, sia rispetto all'esecutivo che rispetto alle politiche di Paesi terzi, il proprio controllo e la propria sovranità sugli strumenti di coercizione economica nel campo delle relazioni internazionali.

Ma, sostanzialmente, cosa sono le *secondary sanctions*? Esse sono una forma supplementare di sanzioni che il sistema giuridico americano prevede che possono essere affiancate all'impianto sanzionatorio principale con lo scopo

prevalente di colpire entità o persone fisiche non statunitensi che hanno rapporti con soggetti inclusi nelle liste sanzionatorie.

Le *secondary sanctions* pertanto mirano a colpire ogni soggetto interamente al di fuori della giurisdizione americana che intrattiene rapporti con soggetti sanzionati, con lo scopo di mantenere alto l'impatto di regimi sanzionatori non multilaterali.

Per capire la natura reale delle sanzioni secondarie è importante tenere bene in considerazione il fatto che le sanzioni secondarie rappresentano un livello diverso rispetto a tutti gli altri casi in cui non *US-persons* siano colpite da sanzioni americane perché l'amministrazione USA ha identificato un nesso giuridico che li "attrae" all'interno della giurisdizione americana.

È il caso in cui un'azienda non US utilizza il dollaro per transazioni con soggetti sanzionati, è partecipata da capitale di aziende americane oppure ha cittadini americani nel suo CdA o componenti tecnologiche USA nei suoi prodotti.

Nelle *secondary sanctions* questi nessi possono anche non esserci e l'azienda colpita è totalmente al di fuori della legislazione americana. Esse sono cioè interamente esterne dalla portata del sistema sanzionatorio americano primario, incluse le possibilità di *outreach* che esso ha verso soggetti stranieri. È chiaro che le sanzioni secondarie americane non possono essere comprese da un punto di vista strettamente giuridico e, sostanzialmente, possiamo dire che non fanno senso o, tutt'al più, rappresentano una forma di evaporazione del diritto.



## LE SANZIONI SECONDARIE AMERICANE: TRA DIRITTO E GEOPOLITICA

Eppure esse esistono, sono disciplinate all'interno di leggi del Congresso, hanno una loro logica giuridica e, soprattutto, un loro *enforcement*. Si potrebbe quasi sostenere che le *secondary sanctions* sono più una *policy* che non una norma giuridica con cui l'amministrazione americana colpisce le non-US persons che "conducono consapevolmente transazioni significative con soggetti sanzionati".

Il concetto fondamentale delle sanzioni secondarie viene dunque spostato dall'oggetto della transazione al soggetto con cui essa avviene e viene perimetrato non sulla base di una "attività proibita dalla legge" ma sulla base di due altri parametri: "la consapevolezza" del soggetto straniero di violare le sanzioni americane e "l'entità della transazione".

Sono questi i due parametri fondamentali che in alcuni casi fanno scattare le sanzioni secondarie ed in altri no. Lo strumento giuridico delle sanzioni secondarie, ed i suoi margini di aleatorietà, si capiscono dunque solamente leggendoli in funzione di una politica dell'amministrazione di rafforzamento dell'*enforcement* e di contrasto alla "evasione" delle sanzioni da parte di soggetti che non sono giuridicamente obbligati a rispettarle. In questo senso esse rappresentano più una *policy* (aggressiva) di extra territorializzazione delle sanzioni primarie che una vera e propria norma giuridica.

Un esempio recente e rilevante di *enforcement* di *secondary sanctions* è rappresentato dal caso della COSCO Shipping, legato alla violazione del regime sanzionatorio verso l'Iran e connesso con la Cina. La *Cosco Shipping Tanker* (Dalian), una sussidiaria della società cinese di Stato *COSCO Shipping*, è stata accusata di trasportare petrolio dall'Iran alla Cina nel corso del 2019 facendo uso di pratiche elusive (come lo spegnimento del AIS o l'utilizzo di uno stesso codice IMO per più di una nave).

La *COSCO Shipping Tanker* ed altre sue società controllate erano state designate il 25 settembre 2019 sulla base di un *Executive Order* presidenziale ed inserite nella SDN list, lasciando nel dubbio il mercato circa la possibile espansione del provvedimento nei confronti della società madre, la più grande società di *shipping* del mondo.

Dopo qualche mese di incertezza che ha colpito l'intero mercato dello *shipping* e del petrolio, gli USA e la Cina hanno concordato, nel quadro del più ampio accordo commerciale tra Washington e Pechino, un *settlement* che ha consentito di raggiungere, il 31 gennaio 2020, il *delisting* della *COSCO Shipping Tanker*. Il caso della *COSCO Shipping Tanker* conferma tutta la vitalità e la complessità del sistema delle US *secondary sanctions*, la loro capacità di impattare su molti mercati internazionali e la forte natura strategica e geopolitica dell'*enforcement* delle sanzioni secondarie statunitensi.



# MAT REVIEW

CONFERENZA IUMI DI STOCCOLMA  
14-25 settembre 2020



Per la prima volta nella sua centenaria storia, l'International Union of Marine Insurance terrà la tradizionale Conferenza di settembre in modalità on line.

La Conferenza che avrà come tema *Navigating changing climates - delivering expertise to shape the future*, prevederà workshop della durata di 90-120 minuti per ogni giorno lavorativo.

Eccezionalmente, per quest'anno la possibilità di partecipare è stata estesa anche ai non associati (broker, agenti, avvocati, altri professionisti del settore Trasporti).

Il programma dettagliato e le informazioni per la registrazione sono disponibili sul sito web della Conferenza.

## COMITATO DIRETTIVO

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

## HANNO COLLABORATO

Federica Bisetti  
Marcello Maestri  
Alessandro Morelli  
Pietro Negri  
Pierluigi Portalupi  
Paolo Quercia  
Doriano Ricciutelli

## 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 Direzione Business  
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](mailto:matinsurancereview@ania.it)