

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION  
& TRANSPORT WORLD

## MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno X Numero 4  
Year X, No. 4

ottobre 2020  
October 2020

### IL CORAGGIO DELLO IUMI E IL FOCUS SUI NUMERI

di CRISTINA CASTELLINI  
*Marine & Aviation Manager, ANIA*



Rubrica di  
Paolo Quercia



Per la quarta volta nella sua più che centenaria storia, la Conferenza IUMI di settembre è tornata nella grande città marittima di Stoccolma ma - per la prima in assoluto - in una inedita modalità online.

Le difficili condizioni globali in cui il distanziamento sociale e il contenimento degli spostamenti internazionali hanno fortemente ridimensionato la realtà della vita quotidiana di tutti, sia sociale che professionale, hanno indotto a riorganizzare la conferenza annuale, sfruttando al massimo la tecnologia, in un nuovo formato rivoluzionario. Il risultato che ne è conseguito - assolutamente non facile da raggiungere per un convegno che raccoglie in media 600 partecipanti da tutto il mondo e copre la più disparata gamma di fusi orari - è stato alla fine vincente, grazie all'ot-

timo team organizzativo, alla decisione di spalmare l'evento su 14 giorni, ai doppi turni dei panelist per agevolare al meglio la partecipazione delle centinaia di *underwriters* e alla salvaguardia, ancorché in via virtuale, di alcuni aspetti social grazie alla chat e al solenne momento di ringraziamento degli sponsors in un web Conference centre allestito di tutto punto.

Nel suo discorso di apertura alla Conferenza, con cui ha introdotto il tema comune *Navigating changing climates: delivering expertise to shape the future*, il presidente Richard Turner ha evidenziato le quattro aree destinate ad esercitare il massimo impatto sul settore delle assicurazioni Trasporti del futuro: la pandemia COVID-19, la situazione macroeconomica e geopolitica in

Nicolo D'Elia  
Laura Opilio  
Roberto Plutino





## IL CORAGGIO DELLO IUMI E IL FOCUS SUI NUMERI *segue*

evoluzione, i temi del cambiamento climatico e dell'applicazione al mercato assicurativo "non-life" dei principi di sostenibilità (*Environmental, Social, Governance Issues*), la rilevanza dei processi di raccolta dati e della digitalizzazione.

L'incertezza derivante dalla pandemia di coronavirus ha colpito in modo significativo il settore assicurativo mondiale e, inevitabilmente, ha avuto un impatto sul *Marine*. Il rallentamento del commercio mondiale e la precedente flessione del prezzo del petrolio dovrebbero portare a una riduzione del monte premi assicurativo. Fenomeni sempre più ricorrenti di interruzione di attività e ritardi, in alcuni porti con lunghe code di navi in attesa di un ormeggio, stanno creando un accumulo indesiderato di rischi. Il COVID-19 sta inoltre avendo un impatto negativo sulle catene di approvvigionamento che negli ultimi anni sono diventate più globalizzate che mai. In una situazione Post-Covid è possibile ipotizzare un cambiamento verso un modello logistico più semplice e localizzato tenuto conto che le tensioni geopolitiche e l'impatto del virus eserciteranno un effetto più duraturo.

In base ai dati statistici raccolti presso le Associazioni nazionali, i premi globali Trasporti nel 2019 sono stati pari a 28,7 miliardi di dollari, con un decremento dello 0,9% rispetto al 2018.

Tale *global income* è ripartito tra le seguenti zone geografiche: Europa 46,3%, Asia/Pacifico 31,8%, America Latina 10,3%, Nord America 5,3%, Altro 6,3%. Il 2019 ha visto l'Europa ridurre leggermente la propria quota dal 46,4% (2018) al 46,3% e l'Asia aumentarla modestamente dal 30,7% (2018) al 31,8%.

Quanto alle aree di attività, le Merci continuano a rappresentare la principale *line of business* in termini di raccolta premi con una quota del 57,5% nel 2019; seguono i Corpi con il 24,1%, l'Energy/Offshore con l'11,7% e le Maritime Liability (escluse quelle dei P&I Club) con il 6,8%.

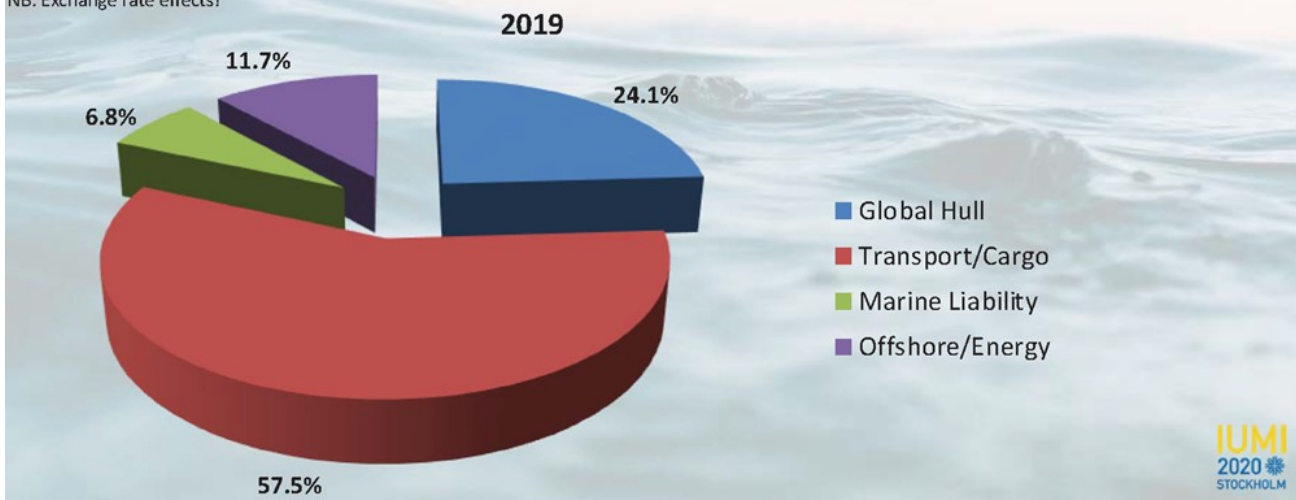
E' interessante notare come - a livello mondiale - la ripartizione del mercato *Marine* in termini di volume premi fra *Hull* e *Cargo* (ossia le due linee di business principali del settore sulle quali ci soffermeremo brevemente in seguito) indichi che le Merci "pesano" quasi due volte e mezzo rispetto ai Corpi.

### Marine Premiums 2019

by line of business

Total estimate 2019: 28.7 USD billion / Nearly stable from 2018 to 2019 (-0.9%)

NB: Exchange rate effects!





## IL CORAGGIO DELLO IUMI E IL FOCUS SUI NUMERI *segue*

Philip Graham, Chairman del Comitato Facts & Figures ha contestualizzato i numeri, sottolineando che si tratta di evidenze pre-COVID e che la natura globale della pandemia rende più difficile ed incerta l'analisi delle tendenze future del settore.

L'impressione condivisa è che il Coronavirus abbia fatto avanzare digitalmente molte industrie, in particolare l'industria assicurativa, di almeno una generazione.

Per molti aspetti ciò è estremamente positivo e il settore dovrebbe mantenere questo slancio mentre cerca di migliorare la propria efficienza e flessibilità. Tuttavia, occorre anche essere consapevoli di come la pandemia abbia impattato finanziariamente gran parte della clientela nonché dei potenziali riflessi che potrebbe avere sulla gestione del rischio.

### Settore Merci

I premi per l'assicurazione merci sono ammontati a 15,6 miliardi di USD per il 2019, con una riduzione dell'1,5% rispetto al 2018.

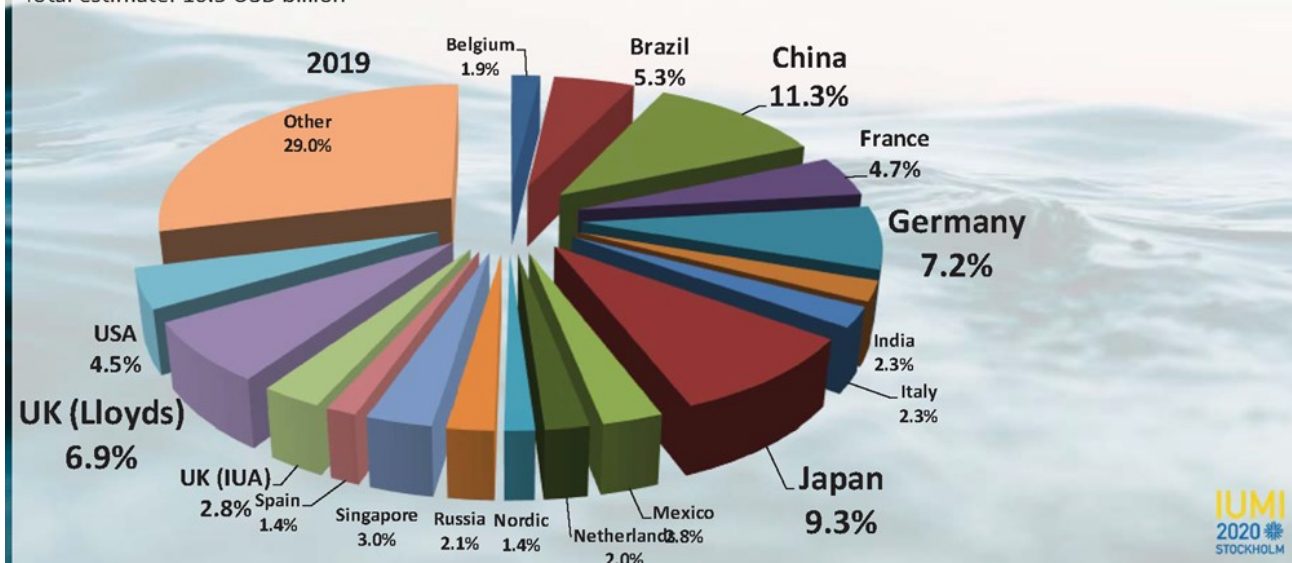
Le fluttuazioni dei tassi di cambio hanno un impatto più forte su questo settore rispetto agli altri e quindi i confronti con gli anni precedenti devono tener conto di tale fattore. In generale, i premi per le merci sono fortemente correlati con i valori del commercio mondiale, ma negli ultimi anni le due categorie non sono avanzate di pari passo.

Sebbene come detto i dati IUMI 2019 non tengano conto dell'influenza del COVID-19, il virus ha permeato di incertezza le future previsioni sul commercio mondiale in termini di valori, volumi e modelli commerciali in evoluzione. Ciò rende difficile prevedere quali saranno le prestazioni del mercato Cargo nel prossimo futuro.

I tassi di perdita in Europa per gli anni 2014-2016 sono stati particolarmente elevati, ma tutti gli ultimi anni fino al 2019 sono stati influenzati da una crescente esposizione a eventi naturali o causati dall'uomo, combinata con accumulazioni sulle navi e nei porti, che non si è necessariamente riflessa nei premi.

## Cargo Premium 2019 – by markets

Total estimate: 16.5 USD billion





## IL CORAGGIO DELLO IUMI E IL FOCUS SUI NUMERI *segue*

Il 2019 è iniziato con un S/P del 60% con un modesto miglioramento rispetto agli anni precedenti e dovrebbe terminare leggermente al di sotto del 70% se l'anno seguirà un modello di sviluppo standard.

Gli S/P in Asia sono rimasti stabilmente bassi fino al 2014 ma sono poi aumentati drasticamente fino a circa il 60% nel 2018; per il 2019 sembra esserci un leggero miglioramento con una *loss ratio* di circa il 50%. In America Latina, il rapporto è stabile nel *range* 50-55%.

Considerati nel loro insieme, questi rapporti S/P indicano l'inizio di una ripresa del mercato.

Gli incendi sulle navi portacontainer hanno comportato una significativa perdita di merci nel 2019 e la problematica si è confermata nel 2020 con l'incendio, ad esempio, della superpetroliera New Diamond nello Sri Lanka.

L'accumulo di merci in fase *stock & transit* è stato accentuato dal COVID-19 a causa della congestione dei porti e dei ritardi nelle consegne. Questi fattori aumentano anche la probabilità di danni ai carichi vulnerabili quali, ad esempio, le merci refrigerate.

### Settore Corpi

Una conseguenza del COVID-19 è stata, ed è tuttora, che le persone viaggiano meno e acquistano meno. Ciò si è tradotto nel minore utilizzo di alcune classi di navi - in primis navi da crociera, traghetti ed in parte navi portacontainers - e, per converso, in una riduzione, ad un livello anormalmente basso, dei sinistri registrati negli ultimi mesi e conseguentemente del loro costo medio.

Anche se questo aspetto è positivo per gli *underwriters* a breve termine, gli assicuratori dovrebbero tener conto, nel medio periodo, di un potenziale aumento dei costi dei sinistri - legati proprio all'inoperatività delle navi o al loro minor utilizzo - che potrebbero derivare:

- dai maggiori costi di riparazione a causa delle maggiori difficoltà di interventi peritali e di approvvigionamento dei pezzi di ricambio;

- da una minor attenzione alle prassi di manutenzione ordinaria per effetto di una ridotta navigazione;
- dal rinvio delle visite ispettive alle navi da parte delle società di classe o dei Port State Control;
- dalle difficoltà nel ricambio degli equipaggi con i conseguenti effetti di fatica e stress su uomini costretti a rimanere a bordo delle navi per periodi molto più lunghi del normale, con conseguente incremento del rischio di errore umano;
- da un insolito accumulo di navi di alto valore in zone esposte a catastrofi naturali.

Inoltre, indipendentemente dal COVID-19, l'alta incidenza di grandi incendi navali e la recente ondata di problemi registrati dalle navi nel Nord e Sud America durante la navigazione interna continuano ad essere un motivo di preoccupazione.

Nel 2019, i premi per il settore Corpi hanno raggiunto i 6,9 miliardi di dollari con un lievissimo aumento (0,2%) rispetto al 2018 mostrando una tendenza a divenire più stabili.

Permane comunque il divario nella correlazione tra le dimensioni della flotta mondiale e il valore dei premi assicurativi globali che resta basso e le previsioni per il futuro verosimilmente lo accentueranno.

In generale, l'età della flotta mondiale è in aumento, il che riduce il valore complessivo della base patrimoniale. Questo fattore, a sua volta, potrà influenzare negativamente i premi.

La tendenza al ribasso a lungo termine delle perdite totali continua e ha ormai raggiunto il minimo storico.

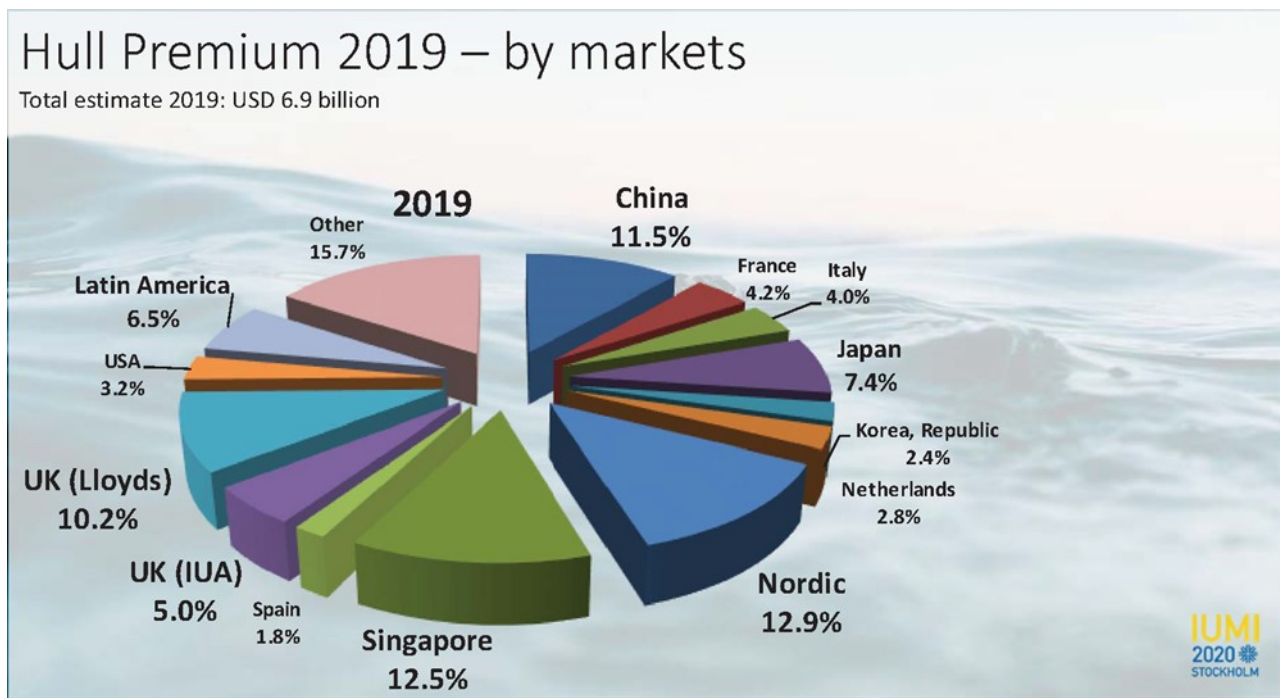
Tuttavia, come per il settore Merci, gli incendi a bordo di grandi navi rimangono un problema.

Gli eventi più recenti hanno infatti comportato costi senza precedenti e restano rischi che potrebbero avere conseguenze catastrofiche sul settore Corpi (dovuti all'aumento delle dimensioni delle navi, agli accumuli e ai nuovi flussi commerciali, ad esempio sulle rotte artiche).





## IL CORAGGIO DELLO IUMI E IL FOCUS SUI NUMERI



In generale nel contesto delle *disruption* causate dal COVID-19 nel 2020, la sfida consiste nell'analizzare in che modo gli attuali cambiamenti nell'ambiente di mercato avranno un impatto sulle tendenze del settore delle assicurazioni Trasporti in futuro.

Ci sono una serie di cambiamenti sostanziali che non ci permettono di "leggere" semplicemente i dati disponibili, ma che necessitano di un attento monitoraggio delle tendenze del commercio mondiale e del trasporto marittimo e del loro impatto sui segmenti assicurativi interessati.

Se verso la fine dell'anno c'era fiducia in una modesta ripresa del mercato – anche se partendo da una base negativa – con l'arrivo del COVID-19 e i conseguenti cambiamenti, il grado di incertezza che circonda il futuro delle assicurazioni Trasporti è aumentato di nuovo considerevolmente.

La Conferenza si è conclusa con il passaggio della bandiera al prossimo Paese ospitante lo IUMI, la Corea del Sud, e i ringraziamenti agli organizzatori svedesi. Le presentazioni sono disponibili sul sito IUMI al seguente link [IUMI 2020 Stockholm Online Conference Archive](#)





## LE IMBARCAZIONI DA DIPORTO: RISCHI E COPERTURE ASSICURATIVE

di MARGARET ZACCARIA  
*Senior Underwriter Hull and Yard di SATEC GROUP*



*Assicurare la propria imbarcazione da diporto è molto importante soprattutto per l'investimento che viene fatto in termini monetari.*

L'imbarcazione rappresenta un importante investimento per l'Armatore, sia in termini economici che molto spesso affettivi. Essa rappresenta infatti non solo l'autocelebrazione dei propri sforzi e successi ma anche una passione, un amore che va protetto e difeso contro tutto ciò che può succedere in mare. E' proprio per questo motivo che assicurarla in modo consapevole e completo affidandosi ad esperti del settore è determinante: proprio per non trovarsi, in caso di sinistro, nella spiacevole sensazione di non aver provveduto alla sua protezione al meglio delle possibilità offerte dal mercato assicurativo.

Il mercato assicurativo italiano offre due sostanziali polizze di base:

- la Polizza di Responsabilità Civile verso Terzi
- la Polizza Corpo e Macchina.

Quando l'Armatore di una imbarcazione da diporto stipula una Polizza di Responsabilità Civile verso Terzi, sa che sta rispettando un obbligo di legge. In Italia, infatti, le "unità da diporto" immatricolate o anche non immatricolate ma dotate di motore di qualsiasi potenza, sono soggette alla "RC obbligatoria". L'Armatore con questa polizza si protegge dal dover rimborsare eventuali danni arrecati a terze persone ma non sta tutelando il proprio investimento.

Esiste però la copertura cosiddetta "Corpo e Macchine", un'assicurazione marittima non obbligatoria ma che serve a preservare il proprio bene. La decisione se proteggere il proprio capitale o meno è una scelta individuale ma negli ultimi anni le somme assicurate e le dimensioni delle unità sono cresciute e si può affermare

che è quasi impossibile che un'imbarcazione da diporto o una nave da diporto non siano assicurate con una polizza Corpo e Macchina.

Questo contratto di assicurazione, che tutela l'Armatore dai rischi della navigazione, pone ad oggetto della copertura lo scafo con tutte le sue pertinenze ed accessori, l'apparato motore, l'impianto elettrico, gli alberi, le manovre fisse e correnti, l'attrezzatura velica, le strumentazioni di bordo, nonché tutte le dotazioni di consumo. Garantisce quindi una tutela finanziaria per l'assicurato in caso di perdita totale o danno parziale subito dall'unità stessa.

La copertura opera anche durante le fasi in cui le imbarcazioni si trovano in giacenza, sia in acqua che a terra, quindi normalmente ormeggiate in una marina piuttosto che rimessate a terra presso un cantiere.

Inoltre, all'interno di questa copertura, sono compresi anche gli eventuali danni che l'imbarcazione dovesse subire durante le operazioni di alaggio e varo e nelle fasi di movimentazione propedeutiche a questo tipo di operazione.

Ma qual è la definizione dell'oggetto della copertura assicurativa "Corpo e Macchina"?

Il Codice della nautica diporto - Decreto Legislativo 18 luglio 2005, N. 171 e suoi successivi emendamenti - definisce le costruzioni destinate alla navigazione da diporto come segue:

- a) Unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b) Nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto;



## LE IMBARCAZIONI DA DIPORTO: RISCHI E COPERTURE ASSICURATIVE *segue*

- c) Imbarcazione da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b);
- d) Natante da diporto: ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b).

### Cosa copre la polizza

Durante la navigazione o durante la giacenza, ci possono essere diverse situazioni che si possono verificare e che possono portare al verificarsi di un evento:

1. danni allo scafo durante una collisione con altra imbarcazione, situazione non molto frequente durante la navigazione ma molto frequente durante le manovre di ormeggio all'interno della marina;
2. danni allo scafo per urto con oggetti fissi/mobili, urto su bassi fondali e/o incagli;
3. danni o perdita dell'imbarcazione per cattivi tempi e fulmini: a causa dei cambiamenti climatici a livello globale questa sta diventando una tematica molto discussa nel comparto marittimo anche a seguito degli eventi atmosferici che - intensificandosi - hanno effetti sempre più distruttivi. Un evento molto noto e a noi vicino è la mareggiata di ottobre del 2018 nel porto ligure di Rapallo;
4. danni o perdita dell'unità in conseguenza di incendi, sempre più frequenti negli ultimi anni e molto spesso causati da fulmini;
5. danni o perdita legati alla carente o errata manutenzione o ad alcune carenze intrinseche della barca stessa.

Vediamo ora quali sono i dati che occorrono per valutare il rischio. Al fine di stabilire quelli che sono gli elementi fondamentali per far sì che venga fornita una quotazione per una copertura assicurativa per l'unità da diporto è evidente che assume rilevanza una serie di informazioni che devono essere fornite all'assicuratore per determinare sia le condizioni che la tassazione del rischio.

Assume importanza fondamentale la tipologia dell'imbarcazione, se a vela o motore piuttosto che multiscafo come il catamarano, le caratteristiche dell'imbarcazione, il cantiere costruttore, l'anno di costruzione, la lunghezza fuori tutto e il materiale di costruzione.

Ovviamente è importante conoscere il valore dell'imbarcazione, la storicità a livello di sinistri e i limiti di navigazione.

Per le unità a vela è importante richiedere le caratteristiche dell'armamento velico che monta l'imbarcazione, per esempio a livello di alberatura assume importanza fondamentale il fatto che l'imbarcazione monti un albero in carbonio piuttosto che il classico in alluminio, la tipologia di vele di cui l'imbarcazione è dotata e soprattutto è fondamentale sapere se durante la durata del contratto l'Armatore partecipa alle regate veliche e quali, se amatoriali o se competizioni sportive vere e proprie.

In generale è rilevante l'identificazione dell'assicurato dal punto di vista della sua attività e della sua esperienza pregressa nel settore, l'utilizzo dell'imbarcazione, se per uso privato o commerciale con contratto di locazione o noleggio.

### Quali sono le tipologie di coperture assicurative che nel nostro mercato vengono offerte dagli assicuratori?

Ci sono tre modelli di coperture: una copertura di elaborazione italiana, una del mercato inglese e una nata nel mercato statunitense ma che ormai si è diffusa ampiamente nell'area del Mediterraneo.

Sul mercato italiano il capitolato di riferimento è sempre stato il capitolato per unità diporto, quella che era la ex polizza Anadi (acronimo di "Accordo Navi da Diporto) del 1992, una polizza studiata e adottata dalle compagnie italiane che per anni hanno avuto un testo pressoché uniforme. Le Polizze italiane, nel caso di garanzia massima o pieno rischio, si basano sul concetto c.d. *all risks minus exceptions*, nel senso che coprono tutti i rischi subiti dall'imbarcazione



## LE IMBARCAZIONI DA DIPORTO: RISCHI E COPERTURE ASSICURATIVE *segue*

seppur con tutta una serie di limitazioni o esclusioni: il sinistro è coperto in quanto conseguenza di un accidente della navigazione, salvo la prova di una esclusione da parte dell'assicuratore.

Con la polizza Italiana l'Assicurato può operare sui diversi livelli di garanzia che delimitano i rischi coperti.

### Garanzia A o massima (*All risks minus exception*)

La garanzia copre la perdita totale e l'abbandono dell'unità, in seguito a qualsiasi avvenimento, mentre, per quanto concerne l'assicurazione dei danni parziali subiti dall'imbarcazione, questi vengono coperti salvo alcune limitazioni ed esclusioni.

### Garanzia B o ridotta

Si tratta dalla garanzia base e copre la perdita totale, l'abbandono e i danni parziali se conseguenti ad incendio, esplosione, scoppio, fulmine, furto, rapina e pirateria.

### Garanzia C o minima

Si tratta dalla garanzia base e copre solo la perdita totale e l'abbandono, in conseguenza di qualsiasi avvenimento, fatti salvi i casi di furto, rapina e pirateria.

Il dolo e la colpa grave sono esclusi dalla copertura assicurativa mentre viene coperta la colpa nautica che - definita dall'art. 524 del Codice della navigazione che riporto di seguito - identifica tutti quei comportamenti caratterizzati da negligenza, imprudenza o imperizia nell'espletamento di mansioni relative alla conduzione dell'imbarcazione, quali ad esempio errori di manovra, di ancoraggio, di ormeggio, incaglio su basso fondale che sicuramente potrebbe essere evitato a seguito di una maggiore attenzione piuttosto che una verifica più precisa di quelle che sono le strumentazioni di bordo. Dal punto di vista giuridico diventa molto spesso difficile andare a distinguere in maniera

netta la colpa nautica dalla colpa grave e in alcuni casi la colpa nautica potrebbe "sconfinare" nella colpa grave.

### Art 524 del Codice della Navigazione

*L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende in tutto od in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purché vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Tuttavia, se l'assicurato è anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo. Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde, altresì del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio.*

Tornando alle condizioni di polizza, la copertura base può prevedere delle estensioni di garanzia per essere adattata alle specifiche esigenze dell'Assicurato (citandone alcune queste sono la locazione, il noleggio, le regate veliche, il valore stimato, il rimpiazzo a nuovo, i rischi guerra e atti vandalici, la rinuncia alla rivalsa, gli effetti personali, i danni all'apparato motore).

Altri due modelli che possiamo trovare sul mercato sono il formulario inglese Institute Yacht Clauses - ed. 1.11.85 (IYC) e le condizioni American Yacht Form R12.

Il capitolato inglese IYC è una copertura a rischi nominati nel senso che prevede l'elencazione dei cosiddetti "named perils" cioè di quelli che sono gli eventi per i quali la copertura è operante. Un aspetto importante da considerare è il fatto che con questa copertura l'onere della prova è a carico dell'Assicurato che deve provare che la causa del sinistro è riconducibile ad un rischio nominato.

La copertura prevede un aspetto importante: normalmente c'è la mancanza di applicazione di degrado nuovo per vecchio per la sostituzione di alcune parti che sono state danneggiate, salvo l'esclusione per vele, cappe protettive e motori fuoribordo e ci sono alcune esclusioni





## LE IMBARCAZIONI DA DIPORTO: RISCHI E COPERTURE ASSICURATIVE

che possono eventualmente essere integrate con delle estensioni di garanzia:

- a. Velocità massima superiore a 17 nodi spesso derogata dalla Clausola 19
- b. Danni ai Motori per Cattivi Tempi
- c. Vele causa dell'Azione del Vento
- d. Acque non protette – Clausola 19 ove richiamata.

Anche qui così come per il capitolato italiano c'è la possibilità di estendere la copertura ad alcuni rischi che normalmente sono esclusi quindi si possono coprire i rischi guerra, si può estendere la copertura ai danni in macchina, agli effetti personali ed è prevista anche una estensione di copertura nel caso in cui l'imbarcazione dovesse partecipare a regate veliche.

Il terzo modello è quello del capitolato R12 American Yacht Form che ormai da alcuni anni è sempre più frequentemente utilizzato nel nostro mercato soprattutto su yachts di una certa dimensione e con somma assicurata elevata.

Questa è la vera copertura "all risks" nel senso che copre qualunque tipo di avvenimento e ciò è dimostrato da quella che è la definizione della copertura in questo capitolato.

### Section "A" – Hull Insurance

*"The insurance provided by this Section covers, subject to the exclusions and limitations of this policy, against ALL RISKS of physical loss or damage to the property covered from any external cause, as well as physical loss or damage directly caused by fire, explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or hull (excluding the cost and expense of repairing or replacing any defective part), provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence or intentional damage by the owners of the Yacht or by the Assured; provided always that the amount recoverable hereunder shall not exceed the amount of insurance."*

Con questa polizza vengono coperti tutti i danni che l'imbarcazione può subire a seguito di una causa esterna a meno che il danno stesso non sia derivante dal dolo o colpa grave da parte dell'Armatore o dell'Assicurato.

Con questa definizione viene chiaramente identificato quello che è lo spirito e l'oggetto della copertura assicurativa.

Questa copertura concede di base il valore stimato che è accettato come stima, appunto, da parte degli Assicuratori e che viene poi risarcito in caso di perdita totale e non è prevista alcuna decurtazione a titolo di "nuovo per vecchio" in caso di danno parziale.

Le uniche esclusioni sono:

- a) Misrepresentation del rischio
- b) Furto di dotazioni, accessori, apparecchiature salvo siano conseguenza del furto dello yacht
- c) Vizio di costruzione
- d) Perdite di salario e provviste
- e) Perdita di nolo
- f) Guasto meccanico.

E' di tutta evidenza, quindi, come il settore assicurativo offra all'Armatore tutte le soluzioni necessarie a proteggere il proprio bene più prezioso, la barca.

Ma a prescindere dall'assicurazione è molto importante prestare attenzione a come si cura e mantiene la propria imbarcazione e sempre ricordare che, anche laddove si pensi di navigare in acque sicure, la massima attenzione e competenza sono sempre fondamentali.

E dove non bastasse, gli Assicuratori saranno lieti intervenire.



## AVIAZIONE CIVILE: LA SICUREZZA E LE MINACCE NBCR

di DORIANO RICCIUTELLI  
*Istruttore ENAC della sicurezza*



Il 19 ottobre 2019 la Commissione europea con la Comunicazione (COM) 552 final ha emanato la ventesima relazione sui “progressi compiuti verso la creazione di una autentica ed efficace Unione della sicurezza” e sugli sviluppi concernenti due pilastri fondamentali, vale a dire il modo di affrontare il problema del terrorismo, delle organizzazioni criminali e dei relativi mezzi di sostegno e, nel contempo, il rafforzamento delle difese con meccanismi di risposta contro ogni tipologia di minaccia.

In quest’ottica propositiva, occorre evidenziare che il fattivo supporto dell’UE ha contribuito nella sostanza a incrementare la resilienza delle città ad eventuali malevoli attacchi intenzionali, adottando iniziative volte a sostenere concretamente la “protezione degli spazi pubblici” e, nello specifico, a “migliorare il livello di preparazione contro i rischi per la sicurezza di natura chimica, biologica, radiologica e nucleare (NBCR)”.

Quanto alla genesi dell’impegno comunitario sul tema di cui si discute, è necessario risalire, *inter alia*, alla Comunicazione della Commissione (COM (2017) 610 final del 18/10/2017), contenente il piano d’azione finalizzato ad aumentare la cooperazione europea ed incrementare la sicurezza nel settore NBCR con uno sguardo particolare all’esigenza di prevenire, innanzitutto, attentati ad impatto virtualmente devastante sulla “disponibilità dei servizi” essenziali della collettività.

Per dovere di completezza conviene intanto non trascurare talune indicazioni - benché più risalenti - che desumiamo dalla Comunicazione “*on a new EU approach to the detection and mitigation of CBRN-E risks*” (COM (2014) del 5/5/2014), riguardanti l’individuazione e i correttivi delle maggiori carenze riscontrate tra le

tecnologie applicabili alla rilevazione dei materiali NBCR, specie proprio in diverse aree della sicurezza pubblica e dei trasporti.

Alla stregua di queste premesse, ci sembra assai apprezzabile l’intento dimostrato dalla succitata istituzione europea di fornire, già da tempo, un ausilio tangibile agli Stati membri per proteggere cittadini e infrastrutture critiche, quali quelle aeroportuali, del resto saldamente in cima alla lista dei *target* sensibili più vulnerabili (*e.g.* terminal, torri di controllo e aree sterili), mediante la predisposizione di azioni diversificate che “concorrono anche a espandere il *know how* per governare qualsiasi incidente NBCR su larga scala, anche non legato al terrorismo”.

Ecco, quindi, che all’interno delle previsioni istituzionali governative espresse dalla “relazione programmatica della Presidenza del Consiglio dei Ministri 2019” su “La Partecipazione dell’Italia all’Unione Europea” e, segnatamente, in seno al capitolo dedicato alla sicurezza interna e alle misure di contrasto alla criminalità, si denota in fondo un particolare interesse alle proposte dell’Unione avanzate sul terreno della prevenzione degli anzidetti attacchi NBCR e della riduzione di possibili danni ed effetti collaterali.

E per di più, nel prosieguo, il Governo italiano anche per il corrente anno intende fortemente sostenere gli indirizzi europei volti alla crescita della cultura della security per fronteggiare le conseguenze di minacce ibride e *cyber*, nonché alla ottimizzazione dell’opera di contenimento del pericolo NBCR incentivando, fra l’altro, ogni formula idonea al potenziamento degli strumenti di cooperazione nella gestione delle crisi intersettoriali, quali l’IPCR, *Integrated Political Crisis Response Arrangements* (v. la relazione



## AVIAZIONE CIVILE: LA SICUREZZA E LE MINACCE NBCR *segue*

del 10 febbraio 2020, presentata dal ministro per gli Affari Europei).

A tal proposito, sulla scorta degli eventi degli ultimi anni e della nuova situazione geopolitica internazionale, gli aeroporti e più in generale l'aviazione civile, oltre a rappresentare con ogni evidenza realistici obiettivi altamente remunerativi per le distruttive aspirazioni di stampo terroristico, costituiscono anche un percorso plausibile per una agevolata introduzione nel territorio dello Stato di agenti NBCR, movimentati per via aerea.

Si aggiunga che l'esperienza a tutt'oggi conseguita in ambiente aeroportuale ha ampiamente dimostrato che le minacce chimiche, biologiche, radiologiche e nucleari presentano prevalenti e più complessi riflessi in termini di lesività e pervasività rispetto a quelle correlate agli atti di interferenza illecita (di cui al regolamento di esecuzione della Commissione (UE) 2015/1998, testo consolidato IT - 16 maggio 2020), perpetrati solitamente con l'uso convenzionale delle armi o degli esplosivi, visto che, in relazione alle prime, risulta molto più difficile perseguire metodologie dissuasive e che, oltretutto, i mezzi per identificare elementi NBCR sono, invero, piuttosto limitati ed economicamente onerosi.

A conforto dell'assunto dianzi esplicitato, si possono ben richiamare le puntuali osservazioni dei Direttori Generali dell'Aviazione Civile nella 55<sup>a</sup> Conferenza del 22-24 ottobre 2018 sui recenti riscontri riferibili alla attività dell'Universal Security Audit Programme dell'ICAO e, parimenti, i risultati conclusivi dell'Aviation Security Panel (AVSECP/30) del 17/5/2019, che attestano una certa preoccupante attualità delle insidie legate soprattutto all'utilizzo criminale degli agenti chimici.

Si tratta, a ben vedere, di un approfondimento sintetico delle conclusioni del precedente 29<sup>o</sup> meeting (AVSECP/29) che ha avuto ad oggetto l'analisi di sei questioni basilari di sicurezza aeroportuale e la formulazione di 60 raccomandazioni, indirizzate a rinforzare le misure sinora messe in campo dagli Stati, dall'ICAO e

dagli operatori. Ebbene, nella consapevolezza dei rischi contingenti nonché delle tendenze terroristiche (ricavabili dal *Global Risk Context Statement* dell'ICAO) e al fine di consentire a tutti i Paesi membri di rimanere vigili, allertati e resilienti alle minacce, è stato raccomandato che, in ordine alla probabile aggressione chimica, biologica e radiologica (CBR), le azioni conseguenti debbano essere assunte da ciascuna parte interessata e, segnatamente, per un verso, dagli Stati cui spetta l'onere di condividere le conoscenze di settore e, per altro verso, dall'industria e dagli stakeholder chiamati a rivedere i piani di reazione alle emergenze e ogni altra misura consentita di mitigazione.

Sul versante internazionale nella seconda Conferenza d'Alto Livello sulla sicurezza dell'Aviazione, tenutasi a Montreal sotto l'egida dell'ICAO (HLCAS/2) nei giorni 29 e 30 novembre 2018, nel novero delle "Conclusioni" dei lavori è stata giustappunto sottolineata la necessità di neutralizzare le minacce emergenti dalle armi CBR potenzialmente utilizzabili contro il trasporto aereo.

In particolare, attingendo ad un documento presentato dal Segretariato dell'ICAO (WP/2), intitolato "Lottare contro le minacce nuove e in evoluzione" poste dagli agenti biologici, chimici e radiologici, notiamo emergere una serie di dati di assoluto rilievo nel novero dei quali, *in primis*, spicca la considerazione sulla notevole - e, hélas, allarmante - scarsità di misure proattive (*i.e.* procedure di controllo di impianti idrici e di condizionamento dell'aria, acquisizione di macchinari per il filtraggio e la rimozione di contaminanti, formazione del personale, ecc.) contro i rischi NBCR per l'aviazione civile nel quadro della normativa di security del comparto <sup>(1)</sup>.

Infatti, secondo quanto riportato dal WP/6 (datato 14/9/2018) discusso nella stessa Conferenza, l'aumento del rischio rappresentato

(1) Si veda in Airports Council International (ACI) "Insight" dell'8 gennaio 2020: "Airport and CBNR threat: a rescue and firefighting service perspective" (Duncan).



## AVIAZIONE CIVILE: LA SICUREZZA E LE MINACCE NBCR *segue*

dall'uso di agenti chimici, biologici e radiologici, è decisamente testimoniato dallo sventato complotto del luglio 2017 ordito dallo Stato Islamico per abbattere un aeromobile (volo Etihad originante da Sidney) a mezzo di un IED (*improvised explosive device*) e dalla successiva scoperta da parte delle autorità australiane del tentativo alternativo di costruire un dispositivo chimico progettato per rilasciare acido solfidrico altamente tossico, in grado di causare un incidente mortale di massa nel circoscritto spazio aeroportuale.

Nel mentre riteniamo che negli attuali scenari internazionali, ove il sistema di tutela e salvaguardia non figura del tutto implementato in fatto di contromisure standardizzate e materialmente orientate al rintraccio dei materiali NBCR, le procedure di emergenza rivestiranno un ruolo chiave per limitare la minaccia e attenuare le ripercussioni delle ipotetiche offensive nei confronti della sicurezza del traffico aereo.

Qui, a livello nazionale, restiamo invece di certo incoraggiati sul fronte giuridico, organizzativo ed operativo rispetto al quale disponiamo di appositi e solidi strumenti legislativi come il D.Lgs. 139/2006 all'art. 24, comma 2 che assegna, nell'alveo delle spettanze del Ministero dell'Interno (ex articolo 14 del Decreto Legislativo 300/1999) in materia di Difesa Civile, al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.) la competenza del soccorso tecnico per il contrasto dei rischi derivanti dall'impiego dell'energia nucleare e dall'uso di sostanze batteriologiche, chimiche e radiologiche" (si vedano le linee guida DCFORM.REGISTRO UFFICIALE.0003914.U.del 31/1/2020 e 6.24 - (2003) Ordinanza di Protezione Civile n. 3285 afferente a attività NBCR presso aeroporti).

Ciò detto, suscita davvero interesse un testo di orientamento pubblicato, a beneficio di tutti i paesi partner, sulla piattaforma ICAO - Net (EB n. 27/2018), sulle risposte ad attacchi CBR sferzati contro strutture aeroportuali e passeggeri che, grazie anche alla consultazione con esperti di differenti discipline, verrà continuamente riveduto e integrato da un capitolo *ad*

*hoc* contenente alcune soluzioni mirate a risolvere gli incidenti CBR verificabili a bordo degli aeromobili.

Nel panorama mondiale degli sforzi per combattere il fenomeno in argomento è utile appena ricordare che, conformemente al suo mandato inerente alla lotta contro il terrorismo, l'Ufficio delle Nazioni Unite contro la droga e il crimine (UNODC/TPB) assiste gli Stati nella ratifica e nell'implementazione di 19 convenzioni (per il trasporto aereo si segnala la *"Convention on the Suppression of Unlawful Acts relating to International Civil Aviation"*, entrata in vigore il 1/7/2018) e rispettivi protocolli internazionali, tra cui i sette strumenti legali che si occupano, a vari livelli, del terrorismo consumato con armi chimiche, biologiche, radiologiche e/o nucleari (si veda, UNODC, *"Tackling chemical, biological, radiological and nuclear terrorism"* del 7/2/2019).

In coerenza con quanto testé precisato non va nemmeno dimenticato che tra le organizzazioni internazionali coinvolte in attività preventive, è presente la NATO chiamata a svolgere, peraltro da tempo, un compito primario quale attore strategico - anche sotto il profilo operativo per l'impegno della *task force* comune di difesa NBCR<sup>(2)</sup> - atteso che all'Alleanza Atlantica è affidato il precipuo incarico di misurarsi con sfide impegnative per la propria sicurezza messa a repentaglio da eventi di questo tipo.

Proseguendo ancora il discorso involgente l'aviazione civile nella cornice europea, si osserva che la Commissione attraverso il pertinente servizio del Comitato di regolamentazione per la sicurezza aerea (AVSEC), secondo l'agenda dei lavori del 17 marzo 2020, in occasione della 104<sup>a</sup> riunione, mantiene opportunamente costante l'attenzione sulla problematica attinente alle minacce NBCR, nonché l'aggiornamento saliente a vantaggio degli Stati membri.

In precedenza, durante l'analogo meeting del 10 settembre 2019 dell'AVSEC, la DG HOME aveva riferito in materia circa gli ultimi avanzamenti

(2) Si veda nota Nato "website" del 19 maggio 2020.





## AVIAZIONE CIVILE: LA SICUREZZA E LE MINACCE NBCR *segue*

raggiunti dagli organismi antiterrorismo dei singoli paesi UE e, per di più, informato sull'istituzione di un gruppo di esperti nonché di coordinatori nazionali NBCR che agiscono in ambito aeroportuale.

Nel corso dell'*iter* di consolidamento delle misure del citato piano d'azione della Commissione (COM (2017) 610), riconosciamo una vera e propria pregevole svolta nell'avvio delle "Buone pratiche per le autorità pubbliche e operatori privati per accrescere la sicurezza degli spazi pubblici", indicate nella Comunicazione (COM (2019) 145 final del 20/3/2019) accompagnate dalla stesura di un dettagliato elenco di sostanze chimiche estremamente pericolose ai fini terroristici, utile per razionalizzare al meglio l'accessibilità alle sostanze stesse e instaurare una fruttuosa collaborazione con i costruttori espressamente rivolta a elevarne le capacità di rilevamento.

Con riguardo sempre alle questioni che investono l'aviazione civile, nella Comunicazione del 13/6/2018 (COM 470 final) annotiamo come i training destinati al personale di terra e allo staff di equipaggio, non disgiunti beninteso dalle esercitazioni, debbano rappresentare le aree di intervento più efficaci ed incisive per condividere molteplici competenze in materia CBRN e, da questo punto di vista, gli Stati membri sono incoraggiati a sfruttare in modo ottimale ogni *chance*, potendosi avvalere appieno anche del Centro europeo di formazione per la sicurezza nucleare.

In merito, la Commissione ha altresì lanciato una campagna di formazione generale riservata a esperti doganali dell'Unione Europea che utilizzano le più sofisticate apparecchiature per il tracciamento radiologico e nucleare lungo le frontiere esterne e, in particolare, negli aeroporti.

Inoltre, il 5 giugno 2019 ha avuto luogo il terzo incontro del Forum degli operatori dell'UE sulla protezione degli spazi pubblici con la partecipazione dei delegati degli Stati membri e dei soggetti privati del comparto, appartenenti a 14 associazioni, designati a ricoprire la rappresentanza dei settori ricettivi, degli spettacoli

dal vivo, della musica e dell'intrattenimento, dei parchi di divertimento e delle attrazioni, dei trasporti ferroviari, dei centri commerciali, delle telecomunicazioni, dei servizi di sicurezza privati, dei produttori di apparati di *security* e - per quanto di nostro interesse in questa sede - dell'aviazione (si veda COM (2019) 353 final del 24/7/2019).

Nel quadro della pianificazione dei finanziamenti pubblici europei approvati dalla Commissione, non manca l'apertura a ingenti opportunità in favore della ricerca incentrate sul tema NBCR, tra le quali rilevano i progetti "Including" (*Innovative Cluster for Radiological and Nuclear Emergencies, 2019 - 2024*), Resist (*Resilience Support for Critical Infrastructures' through Standardized Training on CBRN 2019 - 2021*) e, da ultimo, Euproct (*Development of New Solutions for the Protection of European Citizens and Infrastructures Against Terrorist Threats 2019 - 2021*), quest'ultimo concepito per massimizzare inedite idee progettuali, tenendo conto dei cambiamenti nei recenti trend terroristici, ovverosia gli attentati contro i cosiddetti "soft target" (es. scalo aereo Zaventem di Brussels).

Tra le manifestazioni tematiche degne di menzione merita poi un cenno la 17<sup>a</sup> giornata di azione comune tenutasi a L'Aia il 28 novembre 2019 ed organizzata dall'Unità di riferimento Internet dell'Unione europea (UE IRU), presso l'Ufficio Europeo di Polizia (Europol), unitamente alle altre unità specializzate degli Stati membri dell'UE e di alcuni paesi non appartenenti all'Unione. Giova conclusivamente rammentare che questa azione congiunta è stata coordinata dal quartier generale del suddetto Ufficio per la preparazione principalmente di manuali e *tutorial* sulle modalità pratiche di utilizzazione degli agenti chimici, biologici, radiologici e nucleari da parte di contesti terroristici e la elaborazione dei *dossier* di indagini incentrate sul commercio illegale di agenti esplosivi CBRN nel mercato del *dark web* <sup>(3)</sup>.

(3) Si veda OSDIFE (Observatory on Security and CBRN Defence) giugno 2020 sul monitoraggio dei dati mondiali degli eventi registrati (NBCR) e Intelligent Platform for CBRN Events and Asymmetric Threats.



## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO*

di ANDREA FACCO

*Studio Legale Ghelardi & Associati*



La giurisprudenza ha recentemente considerato il tema controverso relativo all'esistenza della possibilità per un soggetto che abbia subito una lesione personale o un danno ad un proprio bene di cumulare il diritto all'indennizzo originante da un contratto di assicurazione (p. es. infortuni o sulle cose) con quello al risarcimento del danno dovuto dal terzo responsabile.

Tale possibilità comporta dei riflessi sull'azione di surroga dell'assicuratore non essendo ammissibile che il terzo responsabile risarcisca due volte il medesimo danno: all'assicurato danneggiato da un lato e all'assicuratore che agisce in rivalsa, dall'altro.

Secondo chi nega tale possibilità dovrebbe nella fattispecie operare il principio della c.d. "*compensatio lucri cum damno*" in virtù del quale in sede di determinazione del risarcimento del danno dovuto dal responsabile a favore del danneggiato si deve sottrarre l'indennità assicurativa pagata da un assicuratore privato o sociale, consentendo a quest'ultimo l'azione in rivalsa nei confronti del responsabile, nei limiti dell'indennizzo pagato.

La tematica ha carattere generale ma assume un certo rilievo anche nel settore delle assicurazioni aeronautiche (oltre che marittime), considerati i riflessi che la soluzione della questione giuridica comporta sull'esperibilità della surroga sia in relazione alle polizze corpi che a quelle infortuni di membri di equipaggio e passeggeri.

### Gli sviluppi della giurisprudenza

A favore del cumulo vi è un orientamento giuri-

sprudenziale basato sull'affermazione che il principio della *compensatio lucri cum damno* non si applica nei casi in cui i titoli giuridici delle obbligazioni soggetti alla *compensatio* siano differenti, anche se il titolare del beneficio sia la stessa persona.

In base a tale orientamento, dunque, il cumulo sarebbe possibile poiché il diritto all'indennizzo assicurativo origina dal contratto di assicurazione mentre quello al risarcimento del danno da fatto illecito dalla legge (es. art. 2043 cod. civ.). Secondo detto orientamento, pertanto, nella liquidazione del danno patrimoniale non si deve tenere conto delle prestazioni erogate dall'assicuratore privato o sociale sia al danneggiato (nel caso di danno alla persona), sia ai beneficiari (nel caso di infortunio mortale).

Il principio della *compensatio* si applicherebbe, quindi, esclusivamente ai pochi casi in cui un danneggiato abbia lucrato una somma come conseguenza immediata e diretta dell'illecito e con attinenza al bene o interesse leso.

Uno dei casi di scuola in proposito è il danno da distruzione di un animale (per esempio un bovino) in relazione al quale dalla somma corrisposta a titolo di risarcimento si dovrebbe sottrarre il prezzo conseguito dal danneggiato per la vendita della pelle dell'animale.

Detto orientamento trae origine dalla sentenza della Corte di Cassazione n. 370 del 7 febbraio 1958 (c.d. sentenza "capostipite") e si è sviluppato ininterrotto fino alle sentenze delle Sezioni Unite della Cassazione del 2016 e 2018 (di cui si tratterà nel prosieguo) che hanno, in gran parte, chiarito la materia.



## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO* segue

Si osserva, peraltro, come la maggior parte delle decisioni che aderiscono a questo orientamento non siano motivate in maniera particolarmente approfondita bensì, come talvolta avviene, mediante il semplice richiamo ai precedenti conformi.

Senonché, i casi di applicazione del principio della *compensatio* possono essere molto variegati per cui l'applicazione in maniera acritica di una data regola a tutte le possibili fattispecie non appare la migliore soluzione possibile.

La sentenza c.d. "capostipite" di questo orientamento, per esempio, non aveva ad oggetto un caso di "compensazione" tra danno da morte e benefici previdenziali, ma una fattispecie in cui il responsabile della morte di una persona pretendeva di compensare il proprio debito risarcitorio con il vantaggio acquistato dal parente della vittima per effetto dell'accettazione dell'eredità del defunto; pretesa, comprensibilmente, ritenuta infondata dalla Corte.

Occorre, peraltro, aggiungere che l'orientamento di cui si discute aveva subito un'attenuazione, esplicitata con dovizia di motivazioni anche nella sentenza della Corte di Cassazione n. 20548 del 30 settembre 2014. La Cassazione aveva, infatti, stabilito che il danneggiante può opporre al danneggiato la percezione da parte di quest'ultimo dell'indennità assicurativa solo quando esso danneggiante sia al corrente dell'avvenuta surroga perché l'assicuratore gli ha manifestato la volontà di surrogarsi.

In base a tale indirizzo, pertanto, l'assicurato/danneggiato può sommare indennizzo e risarcimento esclusivamente nei casi in cui l'assicuratore non esercita la surrogazione.

Presupposto del medesimo indirizzo è, pertanto, l'adesione alla tesi che subordina l'efficacia della surrogazione (e dunque la successione dell'assicuratore nel diritto di credito del danneggiato) alla manifestazione di volontà di valersi di tale diritto nei confronti del danneggiante.

Contro la tesi del cumulo si è formato, invece, un secondo orientamento della giurisprudenza derivante da una diversa concezione ed applicazione del principio della *compensatio lucri cum damno*.

Secondo detta tesi il citato principio si applica al caso in esame e, pertanto, il danno da fatto illecito deve essere liquidato sottraendo dall'ammontare del danno risarcibile l'importo dell'indennità assicurativa derivante dal contratto di assicurazione che il danneggiato/assicurato abbia percepito in conseguenza di quel fatto.

Le ragioni poste a fondamento di tale orientamento sono state esplicitate, in particolare, dalla Corte di Cassazione nella sentenza n. 13537 del 13 giugno 2014 contenente una critica molto argomentata all'orientamento maggioritario ed un'esaustiva illustrazione delle ragioni che militano contro la possibilità del cumulo.

La Corte - decidendo un caso relativo ad un indennizzo per infortunio mortale - ha dato atto di diversi precedenti che negavano la cumulabilità del risarcimento del danno con eventuali benefici assistenziali o previdenziali percepiti dai congiunti della persona deceduta in conseguenza del fatto illecito.

Per detta sentenza la percezione di un beneficio assistenziale o previdenziale non costituirebbe il "guadagno" di una somma ovvero il "*lucrum*" - da compensarsi con un "*damnum*" - bensì la semplice diminuzione del secondo. Non ci si dovrebbe tanto riferire ad una "*compensatio*" quanto ad una «inesistenza stessa del danno patrimoniale, per la parte elisa dal beneficio assicurativo». La Corte ha poi continuato evidenziando i presupposti teorici erronei dell'orientamento che ammette il cumulo e concluso che esso conduce a risultati pratici inaccettabili.

Secondo la sentenza - tra l'altro - l'orientamento che nega la *compensatio* tra il danno ed i benefici percepiti dall'ente previdenziale o dall'assicuratore sociale, infatti, finisce per



## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO* segue

abrogare l'azione di surrogazione spettante (ex artt. 1203 e 1916 cod. civ., o in virtù delle singole norme previste dalla legislazione speciale) a quest'ultimo. Che infatti il responsabile di un danno non possa mai essere costretto, per effetto dell'azione di surrogazione, a pagare due volte il medesimo danno - una al danneggiato, l'altra al surrogante - è principio pacifico e consolidato in giurisprudenza.

Pertanto, una volta che il responsabile del sinistro sia costretto a pagare l'intero risarcimento senza tener conto del beneficio previdenziale o assicurativo percepito dalla vittima per effetto dell'illecito, esso non potrebbe più essere costretto dall'ente previdenziale o assicurativo a rifondergli le somme da questo pagate alla vittima.

Questa conclusione, continua la Corte, si scontra contro evidenti ragioni di diritto e di giustizia, privando, da un lato, l'assicuratore privato o sociale del diritto di surroga espressamente attribuito dalla legge (art. 1916 cod. civ. norme speciali contenute nella disciplina degli Istituti per gli Infortuni sul Lavoro e di Previdenza Sociale) e addossando, dall'altro, (per via dell'impedimento della surroga) sulle imprese di assicurazione un onere economico corrispettivo non già ad un vantaggio della collettività bensì all'arricchimento di un singolo.

Poiché la coesistenza dei due citati orientamenti non era e non è compatibile, la sezione III della Suprema Corte con ordinanza n. 4447 del 5 marzo 2015 ha investito le Sezioni Unite sottoponendo loro il contrasto concernente la portata del principio della *compensatio lucri cum damno* al fine di sollecitare la funzione nomofilattica propria di tali Sezioni in relazione alla uniforme interpretazione della legge e chiedendo di dirimere il contrasto.

Le Sezioni Unite della Cassazione con sentenza n. 13372 del 30 giugno 2016 hanno, peraltro, ritenuto di non potersi esprimere conclusivamente sul citato contrasto avendo rilevato come - nel caso specifico al loro esame - non

fosse stato compiutamente esaminato il punto, evidentemente prioritario, della sussistenza o meno di un diritto al risarcimento dei danni.

La Corte ha, quindi, ritenuto che, solo una volta accertata detta sussistenza, avrebbe potuto valutare la questione rimessagli con la citata ordinanza.

Senonché la Corte non ha, peraltro, perso l'occasione per osservare - in via solo incidentale - che il percepimento dell'indennizzo assicurativo riduce in misura corrispondente il credito risarcitorio, che non può più quindi essere azionato dall'assicurato (ma solo dall'assicuratore agente in surroga).

Tale indicazione è pienamente coincidente (sia per la *ratio* che per le conclusioni) con le statuizioni adottate dall'orientamento che nega la possibilità per il danneggiato di cumulare indennità e risarcimento di cui è stato dato atto sopra (Cass. n. 13537 del 13 giugno 2014).

Stante la non definitività della predetta conclusione della Suprema Corte, poiché pronunciata solo in via incidentale, la questione del contrasto è stata rimessa nuovamente alla Sezione Unite le quali, questa volta, si sono compiutamente espresse, su quattro fattispecie di applicazione del principio della *compensatio lucri cum damno* con altrettante sentenze pronunciate in pari data.

I casi sottoposti all'attenzione della Corte erano relativi alla deducibilità dal risarcimento di somme corrispettive a: (1) una pensione di reversibilità erogata dall'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (Inps) ai congiunti superstiti (sentenza n. 12564 del 22 maggio 2018); (2) un indennizzo corrisposto da un assicuratore privato contro i danni a cose, in particolare trattavasi dell'indennizzo ad un corpo di aeromobile nel "caso Itavia" (sentenza n. 12565); (3) una rendita per l'inabilità permanente corrisposta dall'Istituto Nazionale Assicurazioni Infortuni sul Lavoro (Inail) per l'infortunio in itinere occorso ad un lavoratore (sentenza 12566); (4) un'indennità di accompagnamento erogata dal-





## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO* segue

l'Inps al danneggiato in un caso di colpa medica (sentenza 12567).

La Corte ha deciso per la detraibilità di indennizzo contro i danni a cose, rendita per l'inabilità permanente corrisposta dall'Inail ed indennità di accompagnamento erogata dall'Inps ma non della pensione di reversibilità versata dall'Inps ai congiunti superstiti del deceduto.

Nelle quattro sentenze i giudici delle Sezioni Unite hanno dettato una regola guida sui casi in cui è possibile l'operatività del principio della *compensatio*. Il ragionamento dei giudici è, invero, molto articolato ma, in estrema sintesi, si può affermare che essi abbiano ammesso la deducibilità delle previdenze assicurative nella ricorrenza delle due seguenti circostanze ovvero nei casi in cui (1) la previdenza assicurativa privata o sociale ha una funzione risarcitoria di rimozione degli effetti dannosi dell'illecito (e non, per esempio, di risparmio) e (2) se è previsto un meccanismo di surroga o di rivalsa nei confronti del terzo responsabile.

In relazione al primo profilo, in particolare, la Corte ritiene che non rientrino nell'ambito della portata della *compensatio* (e, pertanto, non siano deducibili) vantaggi economici frutto di scelte autonome e del sacrificio del danneggiato, come avviene, per esempio, nell'ipotesi di una nuova prestazione lavorativa da parte del superstite, prima non occupato, in conseguenza della morte del congiunto.

Neppure sono deducibili gli effetti favorevoli derivanti dall'acquisto di un'eredità in quanto la successione è legata non già alla morte specifica oggetto dell'illecito bensì alla morte in generale che si verifica comunque (seppure in un momento successivo), anche a prescindere dall'illecito.

Le Sezioni Unite non hanno neppure ritenuto deducibile l'indennità di un'assicurazione sulla vita in quanto «*si è di fronte ad una forma di risparmio posta in essere dall'assicurato sopportando l'onere di premi e l'indennità, vera e*

*propria contropartita di quei premi, svolge una funzione diversa da quella risarcitoria ed è corrisposta per un interesse che non è quello di beneficiare il danneggiante»* (sentenza n. 12564).

Con riferimento al secondo profilo invece la Corte ha ritenuto che «*Solo attraverso la predisposizione di quel meccanismo, teso ad assicurare che il danneggiante rimanga esposto all'azione di "recupero" ad opera del terzo da cui il danneggiato ha ricevuto il beneficio collaterale, potrà aversi detrazione della posta positiva del risarcimento»*.

Vi sono, infatti, casi in cui una norma determina un vantaggio a favore di una categoria di soggetti senza regolare il profilo della surroga o della rivalsa. E' il caso, per esempio, di interventi di solidarietà nazionale con speciali ed eccezionali provvidenze ed elargizioni in favore di individui e comunità a fronte di eventi catastrofici o disastrosi suscettibili di essere ricondotti a condotte illecite di terzi.

Si noti, incidentalmente, come, nell'orientamento fatto proprio dalle Sezioni Unite, il presupposto della surroga (e quindi della detrazione) non è più la manifestazione di volontà di valersi di tale diritto comunicata dall'assicuratore al danneggiante (come ritenuto in precedenza dalla Corte di Cassazione) bensì il semplice pagamento dell'indennità assicurativa. Tale lettura appare più aderente al testo dell'art. 1916 del cod. civ.

In applicazione di tali criteri di valutazione, dunque, la Corte ha ritenuto che l'erogazione della pensione di reversibilità non sia connotata dalla finalità di rimuovere le conseguenze prodottesi nel patrimonio del danneggiato per effetto dell'illecito del terzo o di un sinistro ma che costituisca, piuttosto, un sistema in cui - a fronte del sacrificio di un lavoratore di una parte del proprio reddito lavorativo che ha contribuito a finanziare la propria posizione previdenziale - l'ordinamento eroga un trattamento previdenziale diretto ai familiari conviventi del



## AZIONE IN SURROGA E COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO *segue*

lavoratore in stato di bisogno.

La ragione giustificatrice di una tale dazione, in altre parole, non è quella di risarcimento del pregiudizio subito dal danneggiato ma deve essere individuata nel rapporto di lavoro pregresso e nelle contribuzioni che il lavoratore ha consapevolmente pagato nel corso dello svolgimento del rapporto lavorativo.

Riguardo alla diversa fattispecie dell'indennizzo per i danni alle cose il Supremo Collegio ha chiarito (sentenza n. 12565) che l'indennità non è cumulabile con il risarcimento per il mero effetto dell'avvenuto pagamento dei premi di assicurazione (come pretendevano i sostenitori dell'opposta tesi).

Detta argomentazione non è condivisibile ad avviso del Collegio poiché nella assicurazione contro i danni la prestazione dell'indennità non è in rapporto sinallagmatico con la corresponsione dei premi da parte dell'assicurato (a differenza di quanto ritenuto in relazione all'assicurazione sulla vita).

Nell'assicurazione contro i danni, l'obbligo di pagare l'indennizzo consegue, invero, all'assunzione ed alla sopportazione del rischio a fronte della obiettiva incertezza circa il verificarsi del sinistro e la solvibilità del terzo responsabile. Il pagamento dei premi, in altri termini, è in sinallagma con il trasferimento del rischio, non con il pagamento dell'indennizzo.

Per la Corte, quindi, il danno da fatto illecito deve essere liquidato sottraendo dall'ammontare del danno risarcibile l'importo dell'indennità assicurativa derivante da assicurazione contro i danni che il danneggiato/assicurato abbia riscosso.

La non cumulabilità delle provvidenze vale ovviamente in entrambi i sensi e, pertanto, si deve sottrarre dall'indennità assicurativa il danno risarcibile, nell'ipotesi (per vero non molto frequente) in cui il responsabile abbia già risarcito il danno al tempo della liquidazione dell'indennizzo assicurativo.

### Considerazioni in tema di polizza infortuni

La sentenza in commento tratta, tuttavia, di un indennizzo per danno a cose per cui non prende - quantomeno espressamente - posizione circa il collegato tema della cumulabilità nell'assicurazione infortuni (sia aventi come conseguenza una lesione che il decesso dell'assicurato).

Occorre, quindi, domandarsi se il ragionamento sviluppato e le due sopraindicate circostanze, alla cui ricorrenza la Corte ha subordinato la deducibilità del risarcimento, siano utilmente richiamabili anche al caso delle assicurazioni degli infortuni.

La risposta parrebbe positiva in quanto le pur specifiche questioni rimesse all'esame delle Sezioni Unite coinvolgono il tema più generale relativo all'individuazione della attuale portata del principio della *compensatio lucri cum damno* e comportano la risoluzione dell'astratto interrogativo se ed a quali condizioni nella determinazione del danno da fatto illecito accanto alle poste negative si debbano considerare, svolgendo un'operazione matematica, anche quelle positive che successivamente al fatto illecito si presentano nel patrimonio del danneggiato.

Appare, quindi, astrattamente possibile applicare i principi enunciati in tali sentenze anche a casi di *compensatio* ulteriori rispetto a quelli considerati e decisi dalle stesse.

Ciò precisato, quanto all'assicurazione degli infortuni aventi come conseguenze lesioni non pare che si possa dubitare della funzione risarcitoria da un lato e dell'applicabilità del disposto di cui all'art. 1916 cod. civ. dall'altro.

Il quarto comma di tale articolo, infatti, prevede che le disposizioni del medesimo si applicano anche alle assicurazioni contro «*gli infortuni sul lavoro*» e le «*disgrazie accidentali*» (ovvero gli infortuni).

Secondo i parametri fissati dalle sentenze delle Sezioni Unite sopra indicate, pertanto, non è



## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO* segue

possibile il cumulo tra indennità per infortuni comportanti lesioni e risarcimento del danno e deve essere ammessa la rivalsa dell'assicuratore che agisce in surroga.

Resta da chiedersi se analoghe conclusioni siano valide anche con riferimento alle assicurazioni contro gli infortuni quando la loro conseguenza sia - non già la semplice lesione - bensì la morte dell'assicurato.

Secondo un più datato orientamento, infatti, le assicurazioni contro gli infortuni mortali sono, in principio, assimilabili a quelle sulla vita a cui non si applica la normativa codicistica dettata per l'assicurazione contro i danni (artt. 1904/1918 cod. civ.) e, pertanto, anche - fra le altre - la disposizione del citato art. 1916 cod. civ. in materia di surroga.

Ciò in quanto la vita dell'assicurato è un bene certamente non suscettibile di valutazione economica la cui assicurazione sfugge, quindi, al principio indennitario, con conseguente inapplicabilità dell'art. 1916 cod. civ.

In senso contrario, si rileva come il comma terzo dell'art. 2 rubricato "Classificazione dei rischi per ramo" del Codice delle Assicurazioni Private nello stabilire la classificazione dei rischi dei rami danni includa, quale primo della lista, il rischio "infortuni", significativamente ivi non operando alcuna distinzione fra infortuni soltanto invalidanti o inabilitanti ed infortuni mortali.

Da ciò consegue che tutte le "assicurazioni contro gli infortuni" debbono ritenersi "assicurazioni contro i danni" con conseguente integrale applicabilità alle stesse anche della normativa codicistica dettata per tali rami assicurativi (artt. 1904/1918 cod. civ.) e, pertanto, anche - fra le altre - della disposizione del citato art. 1916 cod. civ.

La norma di cui al citato art. 1916 cod. civ. - essa pure - non distingue fra le possibili conseguenze - invalidità/inabilità o morte - del verificarsi del "rischio infortunio" ovvero un «*evento*

*dovuto a causa fortuita violenta ed esterna, che produca lesioni fisiche obiettivamente constatabili*».

Né una tale distinzione è rinvenibile, per quanto possa occorrere, nella Relazione al Codice Civile del 4 aprile 1942 la quale ribadisce - al paragrafo numero 754 - che il diritto di surroga dell'assicuratore verso il responsabile del danno è concesso anche nelle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e contro le disgrazie accidentali (ossia gli infortuni), precisando che l'unico limite che il legislatore ha ritenuto di porre alla surroga consiste nella fattispecie in cui il danno è causato senza dolo dai figli, dagli affiliati, dagli ascendenti, da altri parenti, da affini dell'assicurato, stabilmente con lui conviventi, o da domestici (onde non far ricadere le conseguenze della surroga anche solo indirettamente sull'assicurato).

A ciò si aggiunga che far dipendere il sorgere in capo all'assicuratore del diritto di surrogazione non dall'avverarsi del rischio assicurato - che non è la morte ma l'infortunio - ma dalle conseguenze di quest'ultimo appare privo di ogni giustificazione dal punto di vista sistematico.

La mancata equiparazione ai fini dell'applicazione della disposizione prevedente la surroga tra la prestazione indennitaria eseguita - in caso di infortunio invalidante/inabilitante - in favore dell'assicurato e quella resa - in caso di infortunio mortale - in favore del beneficiario non sembra nemmeno logica.

Il disposto del terzo comma dell'art. 1920 cod. civ. sull'assicurazione sulla vita, in forza del quale per effetto della designazione il terzo beneficiario acquista un diritto proprio ai vantaggi dell'assicurazione, pone in seno al rapporto assicurativo il beneficiario nella medesima posizione giuridica dell'assicurato per quanto concerne la prestazione indennitaria dovuta dall'assicuratore in considerazione del riconoscimento del citato diritto proprio.



## AZIONE IN SURROGA E *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO*

Si osserva, infine, che nelle assicurazioni infortuni il danno subito dal beneficiario - laddove congiunto dell'assicurato e da costui economicamente dipendente - è sempre e comunque quantificabile sia nella sua componente non patrimoniale che in quella patrimoniale (ciò che il beneficiario percepisce dall'assicuratore è, infatti, non il controvalore della vita dell'assicurato - bene certamente non suscettibile di valutazione economica - ma una prestazione indennitaria di ammontare negoziabilmente predefinito intesa a ripristinare la situazione patrimoniale del beneficiario quale esistente al momento del sinistro e/o prevedibile in assenza di questo).

L'indirizzo suggerito è stato peraltro avallato dalla più autorevole dottrina in materia assicurativa (A. Donati, Trattato del diritto delle assicurazioni private, Vol. II, Giuffrè, Milano, 1954, pagg. 467 e seg.).

Secondo detta dottrina «*La surrogazione può essere voluta o meno dal legislatore nelle ass. di interessi a persone contro rischi diversi dalla morte o sopravvivenza (ass. infortuni malattie), le quali, per la valutazione forfettaria relativa dell'interesse che è a loro normale, si trovano a mezza via tra le altre due.*

*La legge, dando maggior rilievo al metodo forfettario, può avvicinarle di più alle altre ass. di persone (ass. sulla vita) ed escludere espressamente la surroga; può invece tacere (cod. comm. 1882) e allora, ove dalla volontà delle parti non sia espressamente risolto il problema (surroga o cessione espressamente convenuta o esclusa), è compito della dottrina o della giurisprudenza indurre maggior rilievo all'uno o all'altro carattere e ricondurre le ass. infortuni tra quelle contro i danni o per contro tra quelle sulla vita, traendone come conseguenza la surroga nella prima ipotesi o la sua esclusione nella seconda; può infine, come fa il nostro codice (art. 1916 ult. cpv.) stabilire espressamente che la surrogazione si attua anche nelle ass.*

*infortuni ed in tal caso, poiché, quali che ne siano le conseguenze (morte, invalidità), l'ass. infortuni non muta natura (infra vol. III), né la legge distingue a seconda delle conseguenze dell'infortunio, non vedo come si possa escludere la surrogazione in caso di infortunio mortale.*

*In questo caso - sia detto per inciso (infra vol. III) non mi sembra dubbio che il legislatore abbia voluto ricondurre le ass. infortuni - sia pure con le peculiarità derivanti dall'oggetto dell'interesse (persona) e dalla valutazione forfettaria di questo - tra le ass. contro i danni.*

*Vero è che in astratto potrebbe dirsi che, se ha ritenuto di dover applicare la surroga anche alle ass. infortuni, significa che la legge ha disposto una norma eccezionale, non le ha cioè ritenute ass. contro i danni: ma, a prescindere dalla considerazione opposta che a chiarimento del precedente travaglio dottrinale e giurisprudenziale è piuttosto da indursi che la legge abbia applicato la surroga alle ass. infortuni perché le ha considerate ass. contro i danni o quanto meno è rimasta agnostica di fronte al problema dogmatico limitandosi a risolvere la questione concreta dell'applicabilità della surroga, è certo che l'aver attuato la surroga nelle ass. infortuni significa avere applicato loro la conseguenza più rilevante del principio indennitario, averle cioè costruite come ass. contro i danni».*

Quanto precede è stato, poi, confermato anche da più recente dottrina la quale è giunta - in seguito ad un'ampia riflessione scaturita all'esito dell'esame dell'evoluzione della giurisprudenza in materia - a concludere che «*se ha natura indennitaria l'assicurazione del danno biologico da infortunio, non può non avere identica natura anche l'assicurazione del danno mortale causato da infortunio*» (M. Rossetti, *Il Diritto delle Assicurazioni*, Vol. II Cedam, Milano, 2012, pagg. 582 e seg.).





## CONVENZIONE PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA (CMR) E TERMINE DI PRESCRIZIONE: CASSAZIONE CIVILE N. 13891/2020

di MARIALISA TAGLIENTI  
*Senior Associate R&P Legal*



Con sentenza n. 13891/2020 la Corte di Cassazione si è nuovamente pronunciata sull'efficacia interruttiva del termine di prescrizione riconosciuta alle comunicazioni successive al primo reclamo, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 32 della Convenzione per il trasporto internazionale di merci su strada (CMR) firmata a Ginevra il 19 maggio 1956.

In particolare, la vicenda posta al vaglio dei Giudici della Suprema Corte riguardava un'azione di rivalsa azionata, a seguito del danneggiamento del carico, da una compagnia assicurativa che surrogandosi nei diritti del mittente aveva agito per il risarcimento contro il vettore contrattuale (che a sua volta aveva affidato il trasporto ad un altro sub-vettore).

La domanda attorea veniva accolta in primo grado e confermata dalla Corte d'Appello adita. Il vettore, quindi, impugnava la decisione resa dai giudici di secondo grado dinnanzi alla Corte di Cassazione rilevando, tra gli altri motivi di ricorso, che i giudici dei precedenti gradi di giudizio avevano offerto una lettura errata dell'art. 32, commi 2 e 3, della Convenzione di Ginevra 1956 (CMR).

Recita, nello specifico, l'articolo in parola che: *"2. Il reclamo scritto sospende la prescrizione fino al giorno in cui il vettore lo respinge per iscritto e restituisce i documenti ad esso allegati. In caso di accettazione parziale del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso solo per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o*

*della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che afferma tali fatti. I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.*

*3. Con riserva delle disposizioni del precedente paragrafo 2, la sospensione della prescrizione è regolata dalla legge del giudice adito. Lo stesso vale per l'interruzione della prescrizione."*

Secondo il ricorrente, dunque, in base a tale disposizione, nessun valore interruttivo (né sospensivo) poteva riconoscersi alle lettere di messa in mora inviate successivamente alla prima e che pertanto ogni diritto derivante dal contratto di trasporto doveva considerarsi irrimediabilmente prescritto.

La Cassazione, pur dando atto che sul tema si è registrato un contrasto giurisprudenziale, ha ritenuto infondata la tesi sopra sostenuta rilevando che *"Nel contrasto sul punto esistente nella giurisprudenza di questa Corte, alla soluzione in tal senso accolta da Cass. 29/01/2003, n. 1272, va invero decisamente preferita quella successivamente propugnata da Cass. 07/04/2005, n. 7258, secondo cui "la norma di cui all'art. 32 della Convenzione di Ginevra del 19.5.1956 relativa al trasporto internazionale di merci su strada (resa esecutiva in Italia con L. n. 1621 del 1960) va interpretata nel senso che il termine annuale in essa previsto per la proposizione della domanda risarcitoria ha natura prescrizione e non decadenziale, atteso che*



## CONVENZIONE PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA (CMR) E TERMINE DI PRESCRIZIONE: CASSAZIONE CIVILE N. 13891/2020

*la prima parte del comma 3 del detto articolo si riferisce, testualmente, alla sospensione della prescrizione dell'azione - richiamando, inoltre, la legge del giudice adito nei limiti in cui non contrasti con la regola generale in base alla quale "i reclami successivi al primo non possono comunque sospendere il corso della prescrizione" -, mentre la seconda parte del terzo paragrafo riguarda la disciplina dell'interruzione, e richiama anch'essa la legge interna del giudice ("il en est de même") con espresso riferimento alla disciplina della interruption. Ne consegue che, dal coordinamento del ricordato art. 32, tra il comma 2 ed il comma 3 si desume che il reclamo scritto per la perdita o avaria della merce (ovvero per il ritardo nella consegna) ha l'effetto di sospendere la prescrizione del diritto al risarcimento del danno, onde il vettore che non intenda accettare il reclamo ha l'onere di respingerlo per iscritto affinché il termine residuo di prescrizione ricominci a decorrere, mentre i reclami successivi non comportano un analogo onere, potendo il vettore medesimo anche non rispondere, senza che a ciò consegua l'effetto di una nuova sospensione del termine prescrizionale (pur non restando escluso che un reclamo successivo, o comunque una richiesta risarcitoria indirizzata al vettore dopo il primo reclamo, possano presenta-*

*re i requisiti di un atto di messa in mora in base alla legge interna del giudice adito, producendo, conseguentemente, l'effetto di interrompere la prescrizione)".*

La Corte ha altresì rilevato che l'opposta interpretazione in precedenza accolta, oltre ad introdurre, in un sistema già poco lineare, ulteriori evidenti elementi di contrasto con i principi sistematici della prescrizione, avrebbe l'effetto di trasformare di fatto il termine di prescrizione in un termine di decadenza, atteso che, in quella prospettiva, la prescrizione di fatto non potrebbe mai essere interrotta, ma solo sospesa e per una volta soltanto: conseguenza, questa, contraddetta anche dal lessico utilizzato nel testo della Convenzione stessa (prescrizione, sospensione, interruzione), propri appunto della sola prescrizione.

Per tali motivi, il ricorso in Cassazione proposto dal vettore è stato quindi dichiarato inammissibile. La pronuncia in parola ha indubbiamente il merito di aver definitivamente sgomberato il campo dai diversi dubbi interpretativi sorti in ordine alla esatta qualificazione della natura del reclamo previsto dall'art. 32 della Convenzione di Ginevra (CMR) nonché sugli effetti della reiterazione dello stesso sul termine di prescrizione applicabile.





## 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-



## SANZIONI & CO. L'EUROPA SEMPRE PIÙ SCHIACCIATA TRA GEOPOLITICA E COMMERCIO ESTERO. I COSTI INEVITABILI DELLE RESTRIZIONI PER LE IMPRESE

Il 15 ottobre si è tenuto al Senato della Repubblica il quinto convegno di AWOS – *A World of Sanctions*. Alla presenza del Sottosegretario al Ministero degli Affari Esteri On. Ivan Scalfarotto e del Vice Presidente del Comitato Parlamentare per la Sicurezza della Repubblica Sen. Adolfo Urso i rappresentanti e gli esperti di AWOS hanno presentato il volume *Geopolitica e Commercio estero (Rubbettino 2020)*. Il mio intervento, in qualità di coordinatore del comitato scientifico di AWOS è stato volto a ricordare ai partecipanti, ai pochi presenti in sala ed ai molti collegati online, alcuni trend registrati nelle ultime settimane che confermano il processo di crescente politicizzazione e securizzazione delle relazioni economiche internazionali.

Basta difatti dare un'occhiata alle cronache diplomatiche delle ultime settimane che abbiamo visto il tema delle sanzioni essere impiegato ai massimi livelli della diplomazia internazionale, in particolare a riguardo dei rapporti tra Europa, Russia e Turchia. Il 14 ottobre il Ministro degli Esteri russo Lavrov incontrando a Mosca il Ministro degli Affari Esteri italiani Luigi di Maio, pur ringraziando l'Italia per la sua posizione più moderata in seno al Consiglio Europeo, ha affermato "L'Europa, nell'abbandonare la diplomazia e sostituirla con le sanzioni, non solo ha preso esempio dagli USA ma ne è anche influenzata, nel senso che Washington esercita pressioni in questo senso. Le politiche UE non rimarranno senza conseguenze". Nello stesso incontro anche il nostro Ministro degli Esteri ha toccato il tema delle sanzioni, questa volta con riferimento alla situazione politica in Bielorussia, affermando che "L'Unione Europea conti-

nuerà ad usare tutti gli strumenti incluse le misure sanzionatorie per esercitare pressioni sulle autorità bielorusse". Poche settimane prima, il 22 settembre, era stata l'Unione Europea, nella persona del suo più alto livello diplomatico, l'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza che aveva detto "Se la Turchia non cambia il suo comportamento verso Cipro – e non lo sta cambiando – allora dovremmo prendere in considerazione le sanzioni".

Ecco dunque, se c'era bisogno di ulteriori dimostrazioni, che nell'arco di soli 15 giorni le sanzioni vengono invocate come strumento di azione della politica estera europea all'intero di uno spazio geografico ampio e prossimo all'Unione Europea che va dal Baltico al Mediterraneo orientale. Qui esse si intrecciano con altri regimi sanzionatori già in vigore, come quelli verso l'Iran, e verso la Siria. Lo spazio delle sanzioni economiche, ossia i Paesi del mondo interessati da restrizioni politiche ai meccanismi di libero scambio è dunque in continua crescita ed espansione. E l'Unione Europea ed i suoi travagliati confini rischiano di essere uno dei principali baricentri.

Prendere atto che il mondo è cambiato e che con esso devono cambiare i processi di internazionalizzazione economica delle imprese e degli Stati è ormai non più un atto di previsione o di analisi degli scenari futuri, quanto un atto di realismo. Come è un atto di realismo riconoscere che le sanzioni non vivono più in un contesto strategico e legislativo isolato ma che sono ormai profondamente intrecciate con altre tipolo -



## SANZIONI & CO. L'EUROPA SEMPRE PIÙ SCHIACCIATA TRA GEOPOLITICA E COMMERCIO ESTERO. I COSTI INEVITABILI DELLE RESTRIZIONI PER LE IMPRESE *segue*

gie di restrizioni ai rapporti economici internazionali per motivi basati sulla sicurezza.

Negli ultimi anni le sanzioni hanno trovato altri compagni di strada, anch'essi frutto delle trasformazioni di alcuni principi fondamentali su cui si era dispiegato il commercio internazionale nei decenni della globalizzazione.

Essi sono le guerre commerciali, le più stringenti forme di restrizione dell'export o dell'import (export/import control), i processi sempre più robusti ed invasivi di *screening* dei flussi di investimenti esteri in entrata.

Tutte queste limitazioni e restrizioni dei principi del libero scambio rappresentano fattispecie giuridiche distinte, adottate da autorità differenti sulla base di strumenti normativi diversi e che rispondono a problematiche di natura non sempre omogenea. Ma esse iniziano ad avere in comune una strategia, un filo rosso che le lega e che in ultima analisi è rappresentato dal concetto della sicurezza economica e agli effetti che la redistribuzione della ricchezza e della tecnologia su scala internazionale ha sui rapporti di potenza.

Nel prendere atto di questi cambiamenti e di come essi, verosimilmente sopravvivranno per un tempo non breve, è necessario tenere a mente alcuni punti.

In primo luogo che nel mondo delle sanzioni non esistono solamente i Paesi che le producono e quelli che le subiscono (Paesi o settori economici), ma nei processi sanzionatori, oltre al *sender* e al *target* vi è tutto un mondo terzo di Paesi e di servizi che sono, direttamente o indirettamente coinvolti ed interessati dalle sanzioni. In qualche modo sono essi stessi colpiti pur non essendo i target dell'azione sanzionatoria e sulle loro spalle vengono scaricati i costi economici della sicurezza, che prende il nome di *compliance*.

Per i settori privati che non sono direttamente colpiti dalle sanzioni, il ruolo di attori esterni implica comunque che essi sono costretti in un modo o nell'altro ad affrontare dei costi supplementari.

Costi che, è importante sottolineare, sono inevitabili. Essi possono essere sostanzialmente di tre tipologie differenti:

- i costi della *compliance*, ossia tutti i costi necessari da sostenere per costruire dei meccanismi di gestione del rischio sanzionatorio, della loro valutazione e del conformare le procedure di mercato a requisiti di controllo, che sono sempre in veloce e contraddittoria trasformazione;
- i costi della *non compliance*, ovverosia i costi per un'azienda o per un settore industriale di finire sotto il controllo delle autorità di *enforcement* e vedersi ritirare autorizzazioni, subire ammende, rovinare l'immagine aziendale fino alle possibili condanne giudiziarie e la responsabilità penale dei manager dell'azienda;
- e poi vi sono i costi della *over-compliance*, in cui un'azienda o un settore ricadono quando, per non rischiare di essere colpiti da provvedimenti sanzionatori ma non volendo investire negli strumenti di gestione e mitigazione del rischio, esse decidono di chiudere interamente mercati, rami di operazione, rifiutare operazioni internazionali. I costi della *over-compliance* sono sostanzialmente quelli legati alla perdita di mercati e clienti che non si è più in grado di assistere per aver adottato una politica aziendale troppo conservatrice.

Questo significa che, quando le sanzioni vengono messe, qualunque cosa una azienda decida di fare o non fare, questo si trasforma in costi.





## SANZIONI & CO. L'EUROPA SEMPRE PIÙ SCHIACCIATA TRA GEOPOLITICA E COMMERCIO ESTERO. I COSTI INEVITABILI DELLE RESTRIZIONI PER LE IMPRESE

Costi diretti ed immediati ed in buona parte prevedibili nel caso in cui si sceglie la strada della *compliance* e della gestione del rischio sanzionatori; costi futuri ed incerti nel caso che si scelga la via della *over-compliance* o del *business ad usual*.

Per questo è sempre più indispensabile conoscere, monitorare e studiare i meccanismi sanzionatori e gli altri regimi restrittivi, promuovere una cultura delle sanzioni e della *compliance*, evitare gli abusi e la strumentalizzazione dei sistemi sanzionatori per fini politici.

Costruire cioè, in altre parole una condivisa cultura della sicurezza economica e finanziaria nazionale. Un obiettivo che può essere raggiunto solo attraverso una forte collaborazione tra pubblico e privato, tra Stato, imprese e le loro associazioni di rappresentanza.

Solo così sarà possibile per l'Italia non subire le sanzioni ma creare *sanction policy* efficaci e sostenibili e che, nel rispettare le esigenze politiche e di sicurezza degli Stati, preservino la competitività delle imprese sui mercati internazionali. Anche in quelli più difficili e problematici.



**AWOS**  
a world of sanctions

**SAVE THE DATE - 5° Convegno AWOS**

**15 ottobre 2020 | ore 12.00 - 13.00**

**DIRETTA STREAMING DAL SENATO DELLA REPUBBLICA**  
**Sala Caduti di Nassirya**

(le modalità di collegamento saranno indicate nei prossimi giorni)





## IVASS ORDER NO. 97 OF AUGUST 4, 2020: THE AMENDMENTS TO REGULATION NO. 40/2018 ON INSURANCE AND REINSURANCE DISTRIBUTION

NICOLO' D'ELIA  
*Counsel*

LAURA OPILIO  
*Lawyer Partner*

ROBERTO PLUTINO  
*Associate*



*At CMS Adonnino Ascoli & Cavasola Scamoni*

On August 4th, the Italian Insurance Market Supervisor (IVASS) has partially amended the insurance distribution regulation by Order no. 97/2020.

The new regulation largely concerns the secondary legislation issued by IVASS by amending various regulatory texts, including ISVAP Regulation n. 23 of 9 May 2009, ISVAP Regulation n. 24 of 19 May 2008, IVASS Regulation n. 38 of 3 July 2018, IVASS Regulation n. 40 of 2 August 2018 and IVASS Regulation n. 41 of 2 August 2018.

The entire Order will enter into force on March 31<sup>st</sup>, 2021. Only for some provisions, the transitional rules provide for a deferred entry into force to January 1<sup>st</sup>, 2022 and March 31<sup>st</sup>, 2022.

The purpose of this paper is to provide a summary of the main changes made to IVASS Regulation no. 40/2018 on insurance and reinsurance distribution, through which the Supervisor has sought to rationalize and simplify the market players' obligations, as well as to increase the policyholders' level of protection.

### **Horizontal collaborations among insurance distributors**

A first area of reform concerns the horizontal

collaborations between distributors of insurance products. In this regard, it should be noted that the current rules set by regulation no. 40/2018 only provides that the distributors shall sign a written agreement between them.

The regulation does not, however, state which the content of the agreement should be, nor it provides any obligation to share the agreement with the insurance companies.

Following an analysis carried out on the market, IVASS has found that the current regulatory framework could be insufficient to ensure compliance with the burden to provide information on distribution costs, as well as with that to allow adequate controls on the sales network.

In order to remedy the identified criticalities, article 42, paragraphs 4 and 4-bis, of regulation no. 40/2018 has been amended with the aim of better defining the contents of the agreements between intermediaries registered in sections A, B and D of the Register of Insurance Intermediaries.

In particular, the new rules provides that each collaboration agreement must specify that the information on the remuneration related to the insurance distribution for which communication to the client is mandatory, is actually transmitted to the client.



## IVASS ORDER NO. 97 OF AUGUST 4, 2020: THE AMENDMENTS TO REGULATION NO. 40/2018 ON INSURANCE AND REINSURANCE DISTRIBUTION *segue*

In addition, the agreement must provide for compliance with the obligation to include in Annexes 4 and 4-bis a correct and complete information in relation to the circumstance that the activity is carried out in collaboration between several intermediaries.

In addition, one of the most significant innovations seems to be the provision of the obligation to notify the insurance companies of the signing of the horizontal agreement, in order to allow them to be more aware of the chain of intermediaries that distribute their products.

Finally, it worth to report that some new provisions on horizontal collaboration have also been provided by the new IVASS regulation no. 45/2020, also applicable from next 31 March 2021.

### Pre-contractual information

A second important reform concerns the pre-contractual information. The analysis carried out by the Supervisor would have shown that the objectives of simplification pursued by the current regulatory framework would have been only partially achieved.

The amendments to regulation no. 40/2018 are therefore aimed at further simplifying the content of the information as well as at rationalizing the methods of delivery of pre-contractual documentation.

With reference to the simplification of the information, Annex 3 has been reworded in order to include all the "static" information, i.e. those that do not vary in the case of the conclusion of several insurance contracts with the same policyholder.

As a result, all the "dynamic" information, i.e. those that varies for each individual contract signed, are now included in Annexes 4 and 4-bis.

On the other hand, with regard to the rationalization of the methods of delivery of pre-contractual documents, the Supervisor's Order made it clear that the obligation to deliver Annex 3 must be fulfilled only when the first contract is signed, while Annexes 4 and 4-bis shall be delivered before signing each individual proposal.

Article 56 of regulation no. 40/2018 has then been further amended with the aim of replacing the obligation to deliver documents containing certain pre-contractual information with the duty to post and/or publish specific lists, providing, for example, the intermediaries' obligations or the list of insurance companies with whom they have business relationships.

### Evaluation of the policyholder's demands and needs

IVASS's reform also concern the process of assessing the policyholder's demands and needs.

In fact, the analysis carried out by the Supervisor has shown that the regulations in force may be not sufficient to achieve the policyholder's protection objectives, as it revealed multiple cases of sale of insurance products not consistent with the customers' needs.

In this regard, the new article 58, paragraph 4-bis, of regulation no. 40/2018 provides that the distributor shall deliver to the client a specific statement certifying that the product meets the customers' needs.

In order to strengthen the policyholder's protection, paragraphs 5 and 6 of the aforementioned article have also been repealed. Such paragraphs provided that the sale of insurance policies was allowed even if the contracts did not meet the policyholder's needs, or if the distributor was unable to verify



## IVASS ODER NO. 97 OF AUGUST 4, 2020: THE AMENDMENTS TO REGULATION NO. 40/2018 ON INSURANCE AND REINSURANCE DISTRIBUTION *segue*

the adequacy due to the customer's refusal to provide the requested information.

### Ancillary sale of insurance products

Another area of reform concern the sale of insurance products combined with an ancillary product/service other than a policy.

In particular, by Order no. 97/2020 a new article 59-bis has been included in regulation n. 40/2018. This new provision aims at identifying the additional information that must be provided to the policyholder in case of a combined sale, such as the adequate description of the package's different components, the separate evidence of costs and charges related to each component, as well as the ways in which the structure of the offer may influence the risks or the insurance coverage.

### Professional training

The reform also aims at laying down further provisions concerning the training and professional requirements of insurance distribution personnel.

Specifically, the rules of regulation no. 40/2018 concerning the requirements for registration in the Register of Insurance Intermediaries have been integrated, by imposing that the personnel shall have at least an high school diploma.

A specific transitional rule, however, states that such measure shall not apply to those who already carry out the insurance distribution when the Order comes into force. Such changes would have the aim of aligning the insurance regulations with those set by Consob for financial market operators.

### Insurance investment products

Another important reformed area, also governed by regulation no. 40/2018, is the distribution of the so-called IBIPs (insurance

investment products) when such products are mediated by subjects under IVASS supervision.

In this case, the Supervisor's goal is to increase the level of disclosure towards the policyholders.

More specifically, in accordance with the provisions of article 46 of EU Regulation 2017/565, article 68-ter of regulation no. 40/2018 now provides for specific disclosure obligations with regard to the nature, risks, costs and charges associated with the purchase of IBIPs, with particular reference to their characteristics and functioning, the legal risks of issuer insolvency, volatility of the price of the underlying financial instruments, the exercise of the right of reduction and redemption, as well as the existence of any guarantees or protection mechanisms for the premiums paid.

Still with reference to insurance investment products, the Oder provides the possibility, under certain conditions, for intermediaries and insurance companies, to pay or receive incentives aimed at increasing the quality of the insurance distribution activity, at the same time without prejudice to the fulfillment of the obligation to act honestly, fairly and professionally in the best interest of the client.

The new article 68-sexies also provides that the existence, nature, amount and methods of calculation of the incentives must be the subject of a clear, complete and accurate communication to the customer before the distribution of the insurance investment product.

New articles 68-septies and 68-octies then, govern in detail the eligibility conditions of the incentives, as well as the perceivability of the same in the event that intermediaries provide advice on an independent basis.

Finally, it is important to mention the new specific rules concerning the IBIPs' adequacy

## IVASS ODER NO. 97 OF AUGUST 4, 2020: THE AMENDMENTS TO REGULATION NO. 40/2018 ON INSURANCE AND REINSURANCE DISTRIBUTION

and appropriateness in case of distribution with and without advice.

In particular, with reference to products other than non-complex ones pursuant to Delegated Regulation (EU) 2017/2359 (i.e. those that guarantee the recovery of the premiums paid), a sale under a mandatory advice regime is envisaged, which remains optional for traditional products. For sales with advice, the information to be requested for the purpose of assessing the product's suitability are also specified in detail by new article 68-novies.

Such information include, among others, those relating to the client's knowledge and

experience in the relevant investment area, to the financial situation including the ability to bear losses, as well as to the investment objectives of the potential contractor including risk tolerance.

The obligation to assess demands and needs remains unaffected even in case of sale without advice, with the exception of the obligation to request information on the client's financial situation which is relevant to sales with advice only.

As anticipated, companies and intermediaries will have to comply with the provisions of IVASS Oder no. 97/2020 by March 31st, 2021.





## AIDA EMILIA ROMAGNA

di ANNA MASUTTI  
*Partner R&P Legal*



E' stata recentemente costituita AIDA Emilia Romagna, sezione autonoma dell'Associazione Internazionale di Diritto delle Assicurazioni (AIDA), un'associazione internazionale *no profit* fondata nel 1960 con l'obiettivo di promuovere la collaborazione in sede internazionale dello studio del diritto assicurativo.

AIDA Emilia Romagna è presieduta dalla Prof. Anna Masutti, partner R&P Legal. Sono vice-presidenti il Prof. Avv. Massimo Franzoni, Università di Bologna, e la Dott.ssa Giovanna Gigliotti, Amministratore delegato di UniSalute S.p.A.

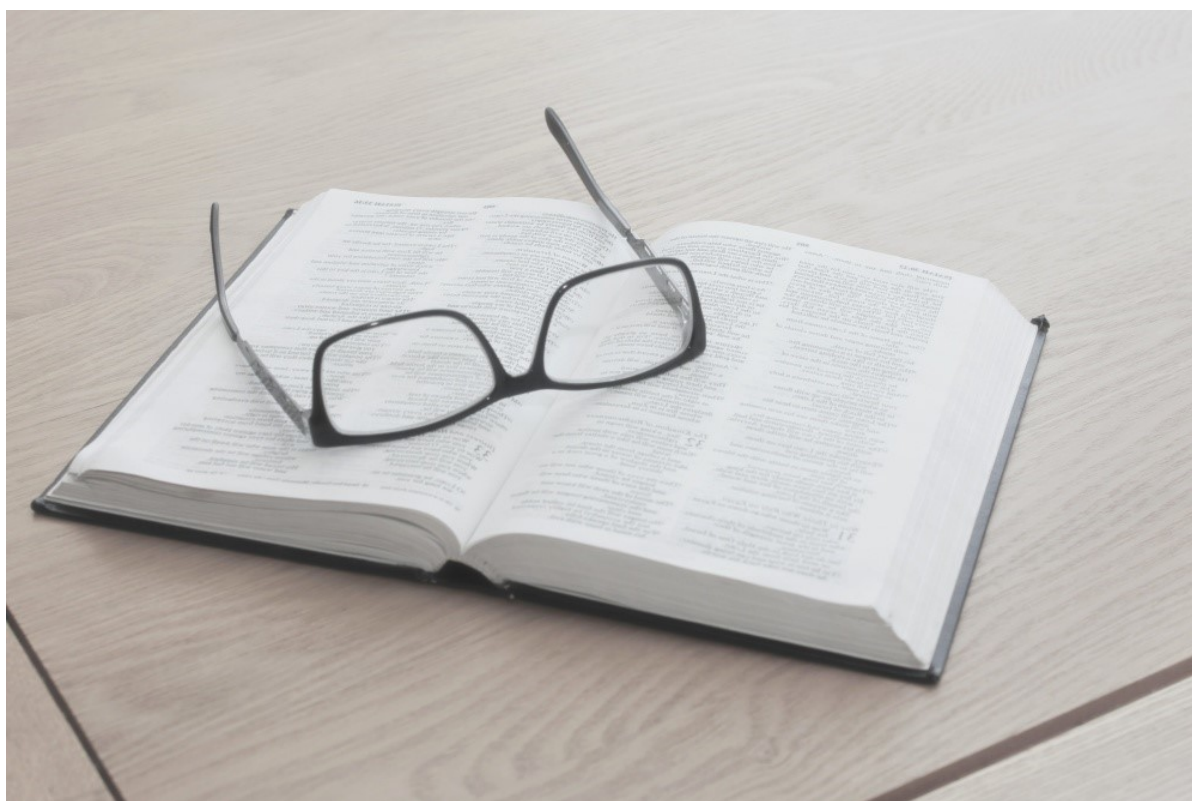
AIDA Emilia Romagna nasce con l'obiettivo di favorire l'organizzazione di dibattiti, incon-

tri e convegni per promuovere il networking tra i professionisti del settore assicurativo e l'approfondimento delle tematiche giuridiche più rilevanti.

Maggiori informazioni sulle iniziative di AIDA Emilia Romagna sono disponibili sul sito: [www.aidaemiliaromagna.it](http://www.aidaemiliaromagna.it).

Benefits e condizioni per l'associazione sono disponibili al link: [www.aidaemiliaromagna.it/uniscitianoi/#moduloiscrizione](http://www.aidaemiliaromagna.it/uniscitianoi/#moduloiscrizione)

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/aida-emilia-romagna-1721331b8/>





# MAT REVIEW



IUMI WEBINAR "GOLDEN RAY – ANALYSIS OF THE SALVAGE  
AND LEGAL ISSUES ARISING  
17 NOVEMBER 2020 | ORE 15:00-16:00 CET (GoToWebinar)

SPACE ECONOMY: LA NUOVA FRONTIERA DELL'INNOVAZIONE SI PRESENTA!  
14 DICEMBRE 2020 | 10.00 - 13.00 | #OSE20  
CONVEGNO | ONLINE STREAMING GRATUITO

## COMITATO DIRETTIVO

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

## HANNO COLLABORATO

Nicolò d'Elia  
Andrea Facco  
Laura Opilio  
Roberto Plutino  
Paolo Quercia  
Doriano Ricciutelli  
Marialisa Taglienti  
Margaret Zaccaria

## 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)