

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Perché le assicurazioni marittime sono un'attività sempre più complessa

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Wednesday, August 12th, 2026

L'assicurazione marittima è sempre stata un'attività basata sulla capacità di valutare rischi che, per loro natura, sono difficili da osservare direttamente. Nel 2026, tuttavia, il problema è diventato più complesso perché sono cambiate le condizioni di affidabilità dei dati utilizzati per determinare il rischio. L'Ais, per esempio, viene sempre più spesso oscurato o manipolato proprio nelle aree dove la concentrazione dei rischi assicurativi è maggiore. Parallelamente è cresciuta la shadow fleet, mentre le sanzioni e il conflitto nello Stretto di Hormuz hanno reso più difficile ricostruire l'effettiva attività delle navi.

Secondo l'analisi di Windward, il tradizionale processo di assicurazione può essere ricondotto a quattro fasi: underwriting, verifica di compliance e sanzioni, emissione della polizza e gestione dei sinistri. Tutte sono oggi condizionate dalla minore affidabilità delle informazioni dichiarate dagli operatori e trasmesse dalle navi.

Nella fase di underwriting l'assicuratore valuta nave, armatore, bandiera, rotte, carichi e precedenti sinistri. Ma l'Ais non può più essere considerato una fonte di dati sufficientemente affidabile da sola. Nel secondo trimestre 2026 il Gps jamming ha interessato almeno una volta 171.286 navi e sono stati registrati 3,35 milioni di falsi incontri nave-nave, provocati dall'iniezione di coordinate di posizione errate.

Anche la cosiddetta *dark activity* è aumentata: Windward ha rilevato 2.157 cargo e tanker oltre 10.000 Dwt coinvolti nel trimestre in almeno un episodio prolungato di oscuramento, contro 449 nel primo trimestre. Il problema è che una nave può avere documentazione apparentemente regolare ma mostrare, attraverso i propri comportamenti operativi, caratteristiche riconducibili a un profilo di rischio più elevato.

Il cambiamento si riflette anche nelle coperture: i P&I Club hanno aumentato per il 2026 i limiti dell'*Excess War Risk* per le navi operanti vicino a Russia, Ucraina e Bielorussia, portandoli da 100 a 125 milioni di dollari.

Anche il controllo delle sanzioni è diventato più oneroso. Nel secondo trimestre 2026 sono state effettuate 486 designazioni di navi a livello mondiale, dopo le 851 del primo trimestre. Il 21° pacchetto di sanzioni Ue, adottato il 23 luglio, ha introdotto 218 nuove designazioni e ampliato per

la prima volta i criteri anche alle navi che forniscono servizi, come il bunkeraggio, alla shadow fleet, anche quando queste ultime non sono direttamente sanzionate.

A ciò si aggiunge il fenomeno delle bandiere fraudolente. Nel secondo trimestre 275 tanker impegnate nel commercio internazionale risultavano utilizzare bandiere appartenenti a registri fraudolenti; Windward ne ha individuati 22. Delle circa 430 tanker attive nel traffico con l'Iran, circa il 62% utilizzerebbe bandiere false e l'87% sarebbe sottoposto a sanzioni.

In questo contesto anche il certificato assicurativo ha assunto un nuovo significato: non è più sufficiente dimostrare che una nave dispone di una copertura, ma occorre poter verificare che assicuratore, proprietario e attività svolta siano estranei a operazioni sanzionabili.

La terza fase, quella della predisposizione della polizza, è diventata più delicata soprattutto per l'evoluzione delle clausole sulle sanzioni. La loro formulazione, gli eventi che ne determinano l'attivazione e le procedure di sospensione o cessazione della copertura possono assumere un peso decisivo quando interviene un evento sanzionatorio.

La normativa resta inoltre articolata: il divieto generalizzato Ue sui servizi marittimi legati al petrolio russo è stato accantonato nel 21° pacchetto, mentre rimangono in vigore un quadro differenziato per Lng, designazioni mirate di navi e gestori e il price cap sul petrolio russo, congelato a 44,10 dollari al barile fino a luglio 2027. Le polizze devono quindi essere aggiornate sulla base delle regole effettivamente entrate in vigore, non di quelle inizialmente previste.

Anche la gestione dei sinistri è diventata più complessa. In presenza di Gps jamming, la ricostruzione di una rotta può richiedere l'incrocio di immagini satellitari, rilevamenti a radiofrequenza e analisi dei comportamenti della nave. Inoltre, un sinistro relativo a una nave coinvolta in un'attività sanzionabile presenta conseguenze regolatorie oltre che assicurative.

Nel Golfo, infine, il blocco dello Stretto di Hormuz ha posto il problema delle *constructive total losses*: alcune navi rimaste bloccate possono raggiungere i termini temporali previsti dalle polizze per essere considerate perdite totali costruttive anche senza aver subito danni fisici. Sono inoltre iniziate ad emergere richieste per perdita di nolo, anche se non tutte le relative polizze prevedono la copertura in assenza di un danno materiale.

Il punto comune alle quattro fasi è dunque la perdita di affidabilità delle fonti tradizionalmente utilizzate dagli assicuratori. Ais, documenti di proprietà e bandiere dichiarate non sono più sufficienti, soprattutto nelle aree a maggiore esposizione.

La risposta, secondo Windward, consiste nell'utilizzare analisi comportamentale e informazioni provenienti da più sensori, combinando Ais, immagini satellitari, rilevamenti radio e dati sull'attività delle navi. L'obiettivo è verificare ciò che una nave ha effettivamente fatto, indipendentemente da ciò che ha trasmesso o dichiarato.

Il processo assicurativo, quindi, non cambia nella sua struttura: underwriting, compliance, emissione della polizza e gestione dei sinistri restano i quattro passaggi fondamentali. A cambiare sono le informazioni sulle quali ciascuna fase deve basarsi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Wednesday, August 12th, 2026 at 11:43 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.