



IRAN: GLI AGGIORNAMENTI ALLE SANZIONI

di Marco Padovan e Giulia Levi



Sono trascorsi circa due mesi dallo spirare del periodo di *winding down* previsto in relazione all'*Executive Order 13871 of May 8, 2019 Imposing Sanctions With Respect to the Iron, Steel, Aluminum, and Copper Sectors of Iran*. Gli effetti extraterritoriali di tale atto sono caduti come una scure sulle relazioni commerciali tra le aziende europee e l'Iran, determinando la sostanziale **paralisi dei settori** connessi al **ferro**, al **rame**, all'**alluminio** e all'**acciaio iraniano**. La situazione non accenna a migliorare: si pensi ad esempio, da un lato, agli attacchi del 14 settembre alle infrastrutture petrolifere di **Saudi Aramco** in Arabia Saudita - si sostiene attacco "simbolico" voluto dall'Iran - e ai successivi *round* di **designazioni con efficacia extraterritoriale**, preannunciati pubblicamente dal Presidente degli Stati Uniti Donald J. Trump. Di seguito, presentiamo un aggiornamento sullo *status quo*.

Vettori aerei e marittimi: tra note OFAC e designazioni

Tra i destinatari delle più recenti azioni dell'OFAC (*Office of Foreign Assets Control*, agenzia del Dipartimento del Tesoro USA deputata all'implementazione dei programmi sanzionatori statunitensi in tutto il mondo) rientrano i vettori, sia aerei sia marittimi.

Aviazione civile

Per quanto riguarda l'aviazione civile, l'OFAC ha rilasciato - in data 23 luglio 2019 - una nota con la quale ha messo in guardia i soggetti (incluse le istituzioni finanziarie) attivi in **trasferimenti non autorizzati di aeromobili civili** (nonché di beni, tecnologie e servizi correlati) aventi origine statunitense - o di fabbricazione straniera, ma contenenti una data percentuale di componentistica controllata statunitense - in Iran nonché coloro che mantengono **rapporti commerciali con compagnie aeree iraniane designate** (ad esempio, Mahan Air). Le condotte sanzionabili, eventualmente poste in essere da operatori non statunitensi ed elencate dall'OFAC in tale nota, includono:

- la **riesportazione** di aeromobili civili contenenti il 10% (o percentuale superiore) di componentistica controllata statunitense nella consapevolezza che il beneficiario della transazione sarà l'Iran;

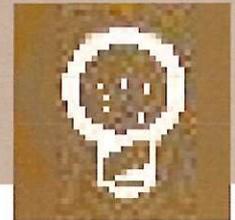
- la fornitura di **"supporto materiale"** alle compagnie aeree iraniane designate;
- l'utilizzo di **"società di copertura"** in Medio Oriente, Africa e Asia al fine di nascondere il beneficiario iraniano di aeromobili civili di origine statunitense, nonché di fabbricazione straniera, ma contenenti il 10% o maggior percentuale di componentistica controllata statunitense;
- l'utilizzo di **società commerciali situate in zone di libero scambio** - solitamente non attive nel mercato dell'aviazione civile - al fine di allocare ordini di pezzi di ricambio o componenti, aventi origine statunitense, per aeromobili civili.

Gli **operatori europei** che contravvengono ai divieti rischiano **sanzioni civili e penali**: multa fino a USD 1.000.000 e/o reclusione fino a venti anni, sebbene la sanzione più temibile resti l'inserimento del trasgressore nella **SDN List** (*Specially Designated Nationals List*) e la conseguente seria messa a rischio della continuità aziendale dell'operatore non statunitense.

Trasporto marittimo

Venendo ai trasporti marittimi, l'OFAC ha rilasciato una serie di nuove **FAQ** (*Frequently Asked Questions*) delle quali gli operatori europei dovranno tenere conto (in particolare, le n. 296, 691, 692) per ciò che attiene la prestazione di **servizi di bunkeraggio**. In particolare, l'OFAC ha esplicitamente ribadito che:

- la fornitura di servizi di bunkeraggio a una nave non iraniana, che trasporta merci non sanzionabili da o verso l'Iran, non è sanzionabile se la transazione non coinvolge *U.S. persons* o entità possedute o controllate da *U.S. persons* e se non sono coinvolti soggetti inseriti nella SDN List per aver supportato il terrorismo internazionale o lo sviluppo di armi di distruzione di massa, oppure per aver commesso altre attività sanzionabili secondo la normativa statunitense;
- i soggetti che forniscono consapevolmente servizi di bunkeraggio a una nave non iraniana che trasporta solo petrolio o prodotti petroliferi dall'Iran potrebbero essere sanzionati qualora la transazione venisse considerata come **"transazione significativa"** per l'acqui-



sto, l'acquisizione, la vendita, il trasporto o la commercializzazione di tali prodotti;

- i soggetti non statunitensi che forniscono servizi di bunkeraggio a una nave iraniana inserita nella SDN List rischiano di essere designati essi stessi e un istituto finanziario straniero sarà sanzionabile qualora facilitasse consapevolmente un'operazione finanziaria significativa per la vendita, la fornitura o il trasferimento da o verso l'Iran di beni o servizi utilizzato in connessione con i settori energetici, marittimi o navali dell'Iran.

A fare le spese delle **sanzioni secondarie** (vincolanti nei confronti di soggetti non statunitensi) nel settore dei trasporti anche numerose società cinesi. È il caso delle entità COSCO Shipping Tanker (Dalian) Co. e COSCO Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management Co., controllate dal colosso cinese del trasporto marittimo **COSCO Group** ed inserite nella SDN List lo scorso 25 settembre (con la precisazione, come da apposita FAQ rilasciata dall'OFAC nella stessa data, che gli operatori europei potranno comunque effettuare transazioni con le altre entità di COSCO Group che non siano state inserite nella SDN List).

Anche i cinesi nel mirino dell'OFAC

COSCO Shipping Tanker (Dalian) Co. e COSCO Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management Co. non sono le uniche entità cinesi ad aver sperimentato l'attivismo dell'OFAC. Basti pensare che, già a metà del luglio scorso, alcune società cinesi attive nel settore dei **metalli** e dell'**alta tecnologia** sono state inserite nella SDN List e soggette a sanzioni secondarie.

Designazioni della Banca Centrale Iraniana e del National Development Fund

In risposta all'attacco in Arabia Saudita e in ragione del sostegno ai Pasdaran, la Banca Centrale Iraniana (BCI) e il National Development Fund (il Fondo) - la prima già inse-

rita nella SDN List sulla base dell'*Executive Order 13846* - sono stati oggetto di sanzioni OFAC ai sensi dell'*Executive Order 13224 Blocking Property and Prohibiting Transactions With Persons Who Commit, Threaten To Commit, or Support Terrorism Notice of September*. Le conseguenze concrete di tali designazioni, effettuate lo scorso 20 settembre, sono le seguenti:

- **efficacia extraterritoriale**; pertanto, agli operatori commerciali e finanziari europei è fatto divieto di effettuare transazioni con tali soggetti;
- **decadenza dalle** cosiddette "**eccezioni umanitarie**", applicabili al commercio in Iran di prodotti agroalimentari, medicinali e dispositivi medicali; BCI e il Fondo non potranno in alcun modo essere coinvolte in transazioni relative a tali settori.

Si evidenzia, peraltro, che l'*Executive Order 13224* non rientra tra la normativa USA - menzionata nell'Allegato I di cui al Regolamento CE 2271/96 ("Regolamento di blocco") - i cui effetti extraterritoriali dovrebbero essere paralizzati. Da ultimo, vale la pena rilevare che la designazione da parte dell'OFAC in ragione di attività di tipo terroristico potrebbe determinare specifici obblighi in capo ai destinatari della **normativa italiana** in materia di **contrasto del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo**, tra cui le banche; ad esempio, l'obbligo di segnalazione di operazioni sospette (SOS) all'Unità di Informazione Finanziaria (UIF) della Banca d'Italia.

Conclusioni

La strategia del Presidente Donald J. Trump nei confronti dell'Iran non accenna, almeno nel breve periodo, a cambiare; sembra anzi che essa vada ampliandosi, mirando a colpire in maniera pervasiva l'intera catena di fornitura, come dimostrano le numerosissime designazioni OFAC nel settore dei trasporti. In questo senso andrebbero altresì lette le continue designazioni di entità ed individui cinesi: le lente di ingrandimento degli Stati Uniti si sta spingendo sempre più ad Oriente.

Marco Padovan, Avvocato, ha fondato nel 2002 lo Studio Legale Padovan di Milano, dopo una lunga carriera alla Banca Europea per gli Investimenti di Lussemburgo e alla Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo di Londra. Il suo studio si occupa di commercio internazionale e progetti infrastrutturali nonché di *export control* e di sanzioni economiche internazionali per le imprese che operano in mercati particolarmente complessi.

Giulia Levi, Avvocato, dopo aver maturato esperienza nella contrattualistica commerciale nazionale e internazionale, collabora con lo Studio Legale Padovan da novembre 2017, dove si occupa di sanzioni economiche internazionali ed *export control*.