



Pirateria ed assicurazione marittima

*Il fenomeno della pirateria è un rischio da sempre temuto da armatori e proprietari delle merci ma tutelato dalle tradizionali coperture assicurative "marine". Il fenomeno osservato negli ultimi anni, in particolare durante l'attraversamento marittimo nel Golfo di Aden ed ora anche nel Golfo di Guinea, nelle acque territoriali degli Stati che vi si affacciano, ha evidenziato, oltre all'incidenza in termini di numero degli eventi, anche una rilevante **esposizione finanziaria** dovuta alla richiesta di pagamento di riscatti per il rilascio di navi e carico (Golfo di Aden) o per la sottrazione del carico (Golfo di Guinea). Le tradizionali coperture assicurative tutelano gli interessi in gioco ma con qualche eccezione e limitazione. È nota, infatti, la delicatezza del fenomeno che riguarda la posizione dell'equipaggio delle navi mercantili oggetto di assalto. L'adozione di specifiche misure preventive fisiche ed organizzative a difesa delle navi sembra essere il miglior rimedio agli attacchi.*

La pirateria nel tempo

Il fenomeno della pirateria è assai antico. La definizione di *pirateria*, nella sua accezione secolare e classica, è quella di *rapina o estorsione violenta praticata in alto mare a fini di lucro privato*. Allo stesso modo anche la protezione assicurativa degli interessi soggetti al rischio di attacco da parte dei pirati (le navi e le merci caricate a bordo) trova le sue origini in tempi lontani.

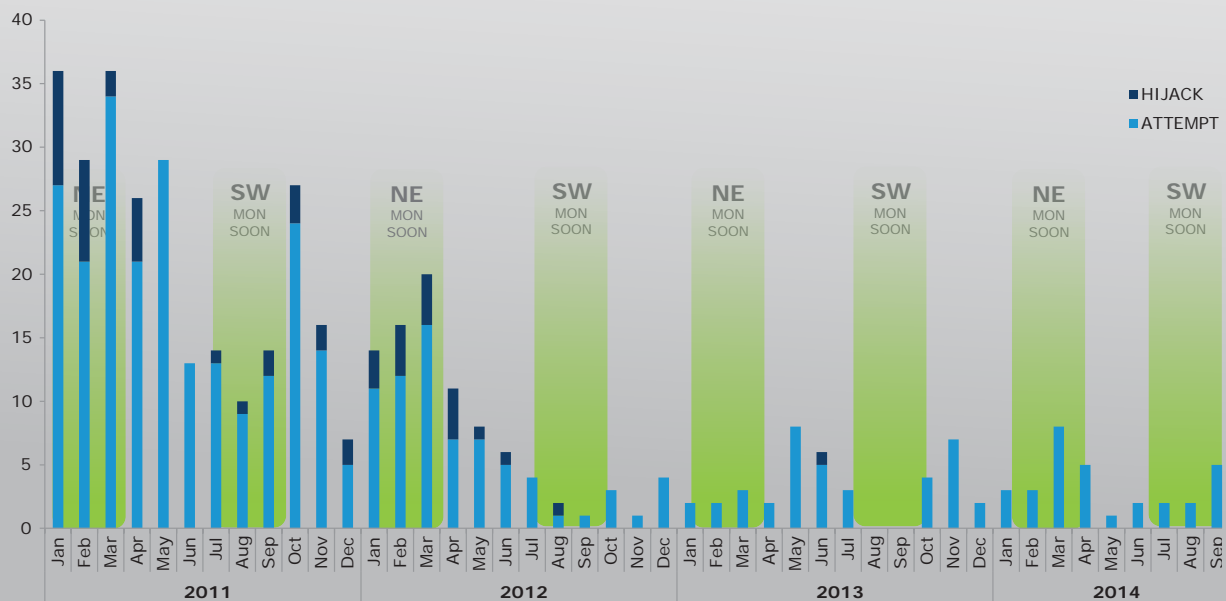


Nelle forme contrattuali più moderne (dalla fine del XVIII secolo) il **rischio di pirateria** è stato assimilato a quelli aventi **natura socio-politica**. Dal 1983, a fronte di un'importante revisione dei capitoli assicurativi *marine* internazionali, la *piracy* è stata compresa nell'ambito dei set di clausole cosiddette "ordinarie" e, quindi, al di fuori della specialità dei rischi guerra e socio-politici. Nell'ambito delle coperture assicurative ordinarie corpi (*marine hull insurance* – a protezione del corpo della nave in navigazione) e merci (*marine cargo insurance* – a protezione delle merci caricate a bordo) l'assicurazione è prestata a tutela dei danni materiali e diretti subiti dai proprietari delle navi (*shipowners*) e delle merci (*shippers*), danni provocati dai pirati durante la loro azione violenta compiuta in alto mare e finalizzata all'impossessamento dei beni a fini di lucro.

Fino ad oggi il fenomeno della pirateria come sopra descritto è stato considerato come "classico" e, come tale, previsto ed adeguatamente valutato dagli assicuratori e riassicuratori dei rischi trasporti (*Marine Insurers & Reinsurers*).

La pirateria oggi

Il riproporsi del fenomeno dei giorni nostri è rappresentato in parte dal **carattere estorsivo** della "moderna" pirateria decisamente finalizzata all'ottenimento del pagamento di un riscatto in cambio del rilascio della nave e del carico. Tali atti, verificatisi in un determinato spazio geografico (Golfo di Aden), si sono estrinsecati nella capillare organizzazione della rete del malaffare che



Successful & Attempted Hijacks - January, 1st, 2011 – September, 29th, 2014 - Total: 417

©2014 IHS





li sostiene, con ramificazioni ed appoggi logistici e finanziari in più Paesi dell'area interessata. Un'altra area che risulta essere oggi (dal 2011) particolarmente interessata dal fenomeno di impossessamento dei beni a fini di lucro è quella del Golfo di Guinea, ma in acque territoriali dei paesi che si affacciano sul Golfo – e, quindi, non riconducibile al fenomeno di pirateria "classica" – dove ad essere presi di mira sono per lo più le navi *tankers* ed il loro carico (prodotti raffinati). La IMB (*International Maritime Bureau*), che periodicamente aggiorna l'osservatorio del commercio marittimo internazionale, ha recentemente indicato la recrudescenza del fenomeno anche nello Stretto di Malacca, al largo della costa dell'Indonesia.

Il caso somalo

Come detto in esordio, la particolare natura delle azioni e finalità della moderna pirateria osservate nel triennio 2009-2011 nel Golfo di Aden, sono state orientate ad ottenere un *ransom* (*riscatto*) a seguito del *kidnap* (*sequestro*) della nave, per il rilascio degli interessi in gioco (*corpi e merci*) e, incidentalmente, dell'equipaggio.

Per analizzare i casi e le conseguenze, anche legali, degli attacchi nel Golfo di Aden va fatto un necessario accenno alla situazione socio-politica incorsa in un'area geografica dal quale i pirati moderni sembrano aver ottenuto la loro maggiore base di appoggio e sostegno nelle loro aggressive azioni, la Somalia. Questo Paese nel recente passato ha vissuto una profonda disgregazione

politica interna con la progressiva perdita dello stato di diritto. La situazione interna, ora normalizzata, nel triennio indicato ha senz'altro favorito lo sviluppo di movimenti e fazioni organizzate anche nella pratica della moderna pirateria.



Va puntualizzato che molti osservatori hanno assimilato, come altre volte in passato, questi gruppi di assalto ad **organizzazioni terroristiche** operanti nell'area con la conseguenza diretta della possibilità di dispute legali per il risarcimento di danni a seguito della denuncia dei reclami e per la corretta attribuzione della natura degli stessi eventi (atti di pirateria o terrorismo?).

Per quanto riguarda il pagamento del riscatto ed il suo inquadramento economico ed assicurativo, è importante indicare la stima media dell'importo atteso dai pirati, circa **5 milioni di USD per ogni nave sequestrata** – negli ultimi 5 anni il costo totale dei riscatti pagati complessivamente è stato pari a 215 milioni di dollari nel solo Golfo di Aden – e la complessa gestione del danno reclamato. Come detto, nella maggior parte dei casi occorsi nel Golfo di Aden la nave ed il carico in quanto tali non sono l'obiettivo primario del lucro atteso ma solo l'elemento strumentale per ottenerlo. In tal senso le coperture assicurative possono contribuire al risarcimento delle somme pretese quale contribuzione per evitare o diminuire un probabile danno (ad es. a seguito del volontario affondamento della nave da parte dei pirati).

La **maggiore criticità**, soprattutto legale, nel pagamento del riscatto insorge quando uno degli obiettivi strumentali puntati dai pirati, anche direttamente con le armi, è l'equipaggio della nave. Come detto precedentemente, l'equipaggio viene cinicamente considerato dai pirati quasi sempre come "accessorio" rispetto al maggior interesse in termini di valore (la nave ed il suo carico) e del rischio minacciato (es. affondamento di una petroliera a pieno carico di prodotti raffinati). Purtroppo si sono verificati casi dove è stato proprio l'equipaggio ad essere sottoposto al sequestro (anche più di 30 mesi) diventando **ostaggio** e mezzo per l'ottenimento del pagamento del riscatto. In questo caso insorgono irrisolvibili **problemi di legalità** essendo vietati, in molti ordinamenti giuridici, compreso il nostro, non solo il pagamento di



riscatti per la liberazione di vite umane ma anche la relativa stipulazione di polizze assicurative sul territorio dove incide il divieto. Di fatto è quindi illegale, e ci riferiamo in particolare al nostro Paese, la partecipazione sia di un armatore italiano che del suo assicuratore nazionale nell'attività diretta per la procura e fornitura di fondi per il pagamento di un riscatto per ottenere la liberazione degli equipaggi.

In altri ordinamenti giuridici e mercati assicurativi non italiani (ad es. Londra) è invece ammesso il pagamento di riscatti per il rilascio degli equipaggi come anche la stipulazione di specifiche coperture *kidnap & ransom*.

In questa complicata situazione l'orientamento odierno del mercato assicurativo internazionale *marine* si è distinto in due diversi approcci:

- quello degli assicuratori e riassicuratori dei **corpi nave**, coinvolti per primi nella gestione dei reclami, ha inteso ricondurre la copertura dei rischi della pirateria nell'ambito delle separate **garanzie "guerra" e socio-politiche**. Le valutazioni e quotazioni della piracy nel contesto di queste garanzie, per danni materiali e diretti, vengono ora stabilite di volta in volta in base all'attività di navigazione offerta dall'armatore in rapporto alle merci che trasporta, alle rotte commerciali seguite e alle misure preventive attivate a difesa della nave di cui si dirà più avanti;
- quello degli assicuratori e riassicuratori delle **merci trasportate** che, al momento, ha mantenuto la copertura del rischio pirateria nell'ambito delle **garanzie "ordinarie" All Risks** essendo di più difficile individuazione e quantificazione per i proprietari delle merci, su base annuale, il volume delle merci in transito su una o su un'altra nave, spedite *worldwide* su diverse rotte oceaniche ed eventualmente più soggette ad attacco.

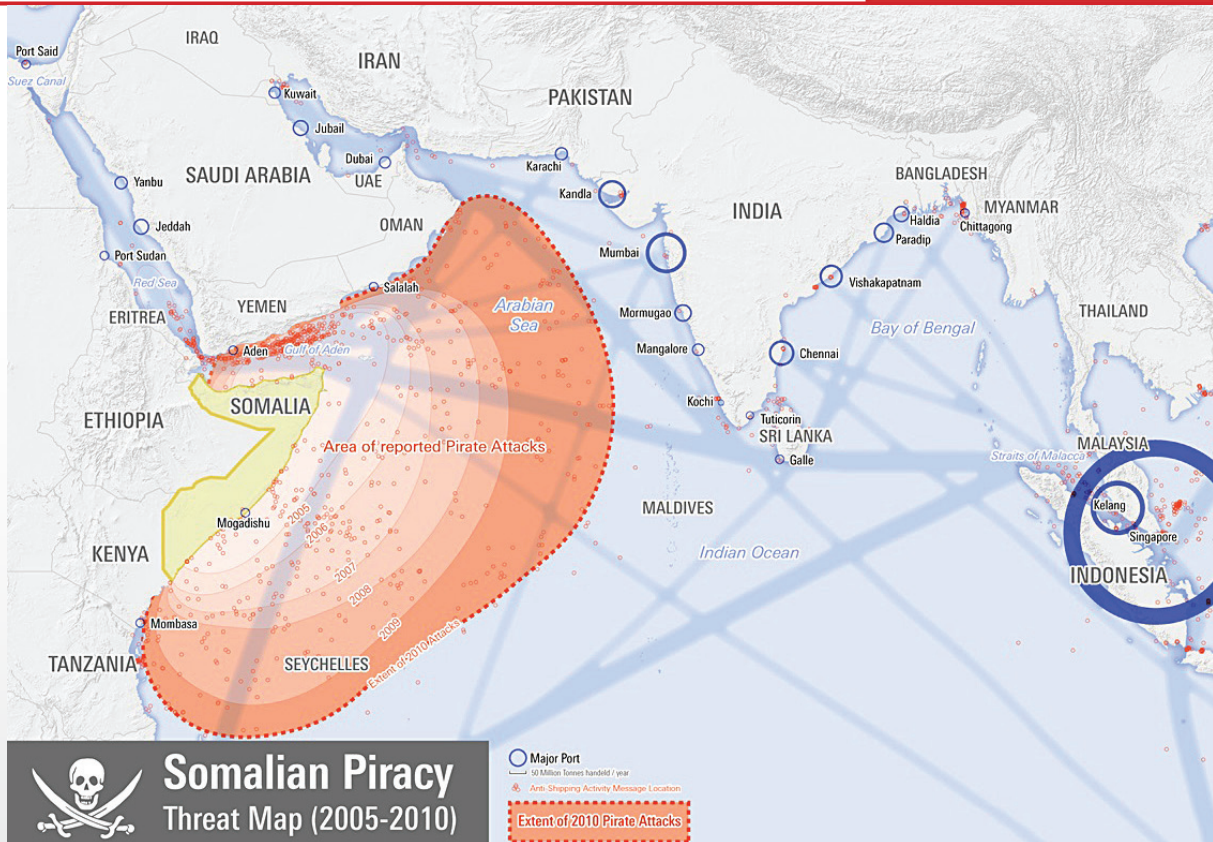
Concludendo la parte dedicata al "caso somalo", gli ultimi aggiornamenti degli osservatori (IMB) segnalano un sensibile **ridimensionamento** dei fenomeni osservati nel Golfo di Aden grazie all'adozione di specifiche **misure preventive** adottate e di cui si dirà più avanti.



©wikimedia commons/wip.plus



©wikimedia commons/wip.plus



©arun ganesh - national institute of design bangalore/wip.plus

Il caso "Delta del Niger" (Golfo di Guinea)

A parziale differenza dei fenomeni e finalità osservati nel Golfo di Aden, quelli occorsi nel Delta del Niger, in forte aumento per numerosità dal 2011 ad oggi nelle acque del Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Camerun e Gabon, sono maggiormente orientati **all'appropriazione del carico** (per lo più prodotti petroliferi raffinati) con la sua conseguente commercializzazione attraverso canali illegali a cura di potenti organizzazioni criminali. Tali organizzazioni malavitose, molto ben organizzate e violente, attendono le navi (per lo più petroliere) alla fonda, le assaltano, prelevano il carico e si dileguano velocemente. La stima dei danni arrecati all'economia, in specie a quella petrolifera, sarebbe molto rilevante anche in termini indiretti del business compromesso. Questi atti di fatto sono **rapine marittime commesse con violenza** (*armed robberies*) non in alto mare ma nelle acque territoriali di Stati che esercitano su tali acque una piena sovranità. Pertanto, il loro inquadramento legale ed assicurativo non sarebbe riconducibile alla pirateria "classica", come più sopra definita, ma a quelli di eventi ordinari della navigazione. Rispetto agli eventi occorsi nel Golfo di Aden, i tempi di soluzione delle crisi (attacchi) sono molto più veloci ed i danni materiali e diretti arrecati al carico vengono regolarmente indennizzati dagli assicuratori e riassicuratori. Sono meno frequenti coinvolgimenti o richieste generiche pagamenti di riscatti per la liberazione di navi, carichi ed equipaggi.

Le misure di prevenzione

In affiancamento alle coperture assicurative gli armatori sono stati chiamati a dotarsi di mezzi e misure organizzative a difesa delle navi durante l'attraversamento delle acque internazionali nel Golfo di Aden. Queste misure sono intese come *loss prevention warranty* anche a fini assicurativi. Ci riferiamo alle cosiddette **Self Protection Measures e Best Management Practices**, cioè alle norme di comportamento che prevedono il rispetto di alcune raccomandazioni di base, da mettersi in atto dagli armatori, in condivisione con le associazioni di categoria delle compagnie di navigazione, l'unione internazionale dei lavoratori marittimi, le compagnie di assicurazione, le camere di commercio e le autorità militari internazionali impegnate nei servizi di pattugliamento in ottemperanza con alcune risoluzioni delle Nazioni Unite (NU) emanate in materia, in sintonia con altre dell'IMO (*International Maritime Organization* – agenzia delle NU che ha la responsabilità di emanare norme sulla sicurezza della navigazione). Le più importanti raccomandazioni e prescrizioni da seguirsi da parte degli armatori sono:

- prevedere la chiusura ermetica delle porte e finestre che danno accesso al ponte di comando e alla sala macchine
- mantenere un costante collegamento radio e satellitare
- rimanere il più possibile in prossimità di altre navi
- implementare un piano di sicurezza interno
- mantenere la nave allineata alla rotta di sicurezza dove sono previste le scorte o pattugliamenti militari regolari
- al limite, impiegare personale armato (militare e/o di vigilanza privata) aggiuntivo di sicurezza a bordo della nave.

Queste misure, se rispettate e ben gestite, possono rappresentare la migliore strategia di difesa. Come noto, molti stati hanno aderito al piano di difesa dei convogli fornendo le proprie forze navali militari per il pattugliamento costante del Golfo di Aden.

Le forze e prevenzioni messe in campo hanno contribuito notevolmente al ridimensionamento degli attacchi conclusi con successo. Naturalmente l'adozione di queste strategie difensive, previste come "*warranties*" dagli assicuratori, comportano **costi organizzativi e monetari molto ingenti**. Questi co-



© Wikimedia Commons/wip.plus



sti rilevanti unitamente alla presente crisi economica e alla difficile reperibilità di personale militare da distogliere da altre aree di crisi ha portato all'emanazione di dispositivi legislativi atti a recepire l'impiego di personale non militare, nei casi di indisponibilità di quello militare, a bordo delle navi mercantili che attraversano il Golfo di Aden.

Per quanto riguarda le misure preventive degli attacchi perpetrati nelle acque territoriali degli Stati del Golfo di Guinea, spetta alle **autorità degli stati interessati** la gestione della crisi e della sorveglianza dei propri territori, anche marittimi. Purtroppo questi stati spesso soffrono per la loro endemica e carente organizzazione interna o per la scarsa capacità delle rispettive autorità marittime di garantire un controllo anche solo sui propri spazi costieri. Inoltre, risulta anche difficile l'organizzazione di un **unico coordinamento** tra tutti gli stati rivieraschi per la condivisione di una comune politica di difesa delle acque interessate. Solo alcune azioni congiunte delle autorità militari marittime di pochi stati (es. Benin-Nigeria) hanno prodotto una proficua azione preventiva, restando molto problematico, per non dire impossibile per divieti legislativi locali, l'impiego di personale armato o scorte militari estere nei tratti di mare di competenza dell'uno o dell'altro stato. Si ritiene che solo il perfezionamento di **future politiche di cooperazione** tra gli stati interessati potrà produrre un contenimento dei fenomeni.

Sull'impiego del personale armato e dei rischi connessi all'uso della forza si è molto dibattuto in molte occasioni, anche durante le conferenze internazionali annuali degli assicuratori trasporti (IUMI – *International Union of Marine Insurance*) alle quali la nostra Compagnia partecipa attivamente nei Comitati Corpi, Merci e Loss Prevention. Questo è un tema delicato che ha dato origine a casi particolarmente controversi, alcuni ancora irrisolti.



© wikimedia commons/wip.plus

Criticità e supporto assicurativo

I ricavi delle attività malavitose come sopra descritte sembrano confluire verso potenti organizzazioni criminali che orientano poi le loro attività verso altri "settori" (traffico di armi, droghe ed esseri umani) e strategie (terrorismo). Questa è la probabile evoluzione dei fenomeni socio-politici che riguardano il continente africano ed il Medio Oriente.

In particolare, i proprietari delle merci in transito "inland" sui territori in questione ed i loro assicuratori sono già stati messi in allarme. Negli scorsi mesi (agosto 2014), anche alla nostra Compagnia sono pervenute alcune richieste di supporto per merci in transito terrestre alla frontiera turco-irachena, merci che potrebbero entrare nel mirino delle nuove fazioni in lotta sul territorio iracheno.

Come occorso in altre situazioni critiche (scoppio di conflitti nella ex Jugoslavia o durante e dopo la Prima e Seconda Guerra del Golfo ecc.), la nostra Compagnia svolge con il proprio network un costante monitoraggio dell'evoluzione delle varie situazioni socio politiche a livello *worldwide* ed è in grado di attivarsi efficacemente ed in tempi rapidi per fornire il miglior servizio alla propria clientela sia in termini di copertura assicurativa che in chiave di loss prevention.

Riccardo Morgante

Danni Imprese - Rischi Trasporti



© wikimedia commons/wip.plus