Maro': Terzi, intervenga Consiglio Sicurezza Onu
'Garantire a chi opera contro pirateria immunita' funzionale'

(ANSA) - MILANO, 26 FEB - Il Consiglio di Sicurezza dell'Onu deve rinforzare il principio di immunita' funzionale che riguarda i militari impegnati in azioni di ntipirateria. In questo modo si risolverebbe rapidamente la questione dei due Maro' italiani.
E' quanto auspica l'ex ministro degli Esteri Giulio Terzi, intervenuto a Milano al convegno di Ania, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici, e Cenass, il Center for near abroad strategic studies, sui temi della pirateria marittima e delle sanzioni internazionali.
"La cattura - ha esordito Terzi - dei due fucilieri italiani nel febbraio del 2012 in acque internazionali ha aperto un vuoto che deve essere colmato. Questo precedente creato dall'India riguarda tutti i nuclei militari e contractors civili che cooperano per la sicurezza e la pace".
Per questo motivo, secondo l'ex ministro che nel marzo 2013 si e' dimesso proprio in disaccordo con la posizione del Governo Monti sulla questione Maro', e' necessario che questo "precedente dannoso" sia chiarito il prima possibile. "Serve una risoluzione che parta dal Consiglio di Sicurezza dell'Onu, e che quindi ha valore di obbligatorieta', che riconosca l'immunita' funzionale" (ANSA).

Y69-EM
26-FEB-14 14:54 NNNN

Insurance Daily

GIOVEDÌ 27 FEBBRAIO 2014 N. 466

PRIMO PIANO

Allianz vola grazie all'Italia

Allianz ha chiuso il 2013 con un utile netto in aumento del 14,6% a sei miliardi di euro dai 5,2 miliardi dell'anno prima. Bene anche l'utile operativo, migliorato, nell'esercizio del 7,8% a 10,1 miliardi (9,3 miliardi nel 2012). Record per i ricavi consolidati a 110,8 miliardi, +4,1%, dai 106,4 miliardi dell'anno precedente. A livello tecnico il Solvency I ratio è salito, a fine 2013, al 182%, rispetto al 181% di fine 2012. A questi importanti numeri ha concretamente contribuito l'Italia, confermandosi il secondo mercato europeo dopo la Germania. Durante la presentazione dei dati, il ceo Michael Diekmann ha parlato diffusamente dell'importanza del nostro Paese per il buon andamento della compagnia. Allianz ha realizzato in Italia una raccolta premi nel segmento vita pari a 8,43 miliardi, in aumento del 32,5% su base annua contro i 17 miliardi della controllata tedesca Allianz Leben (+12%) e gli 8,51 miliardi della Francia (+6,7%).

Tuttavia, l'utile operativo del ramo è diminuito dell'8,8% a 216 milioni a causa di "minori margini di investimento", dato opposto al ramo danni, il cui risultato operativo stacca tutti gli altri Paesi europei, crescendo del 27,8% a 1,12 miliardi contro i 661 milioni della Germania e i 401 milioni della Francia. Per un approfondimento, clicca qui.

F.A.

RISK MANAGEMENT

Difendersi dalla pirateria marittima

Una giornata di studio, organizzata a Milano dall'Ania, ha approfondito tutti gli aspetti geo-politici, assicurativi e legali collegati al fenomeno dei sequestri delle navi e al divieto di commercio con gli Stati più a rischio

Per chi deve assicurare merci che si spostano via nave in un mondo globale, quello della pirateria può rappresentare uno dei principali fattori di apprensione. Un tema che sarà ancora di attualità nel 2014. Non soltanto perché a ricordarcelo è la situazione dei due Marò, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, i due fucilieri italiani incaricati di proteggere dai pirati la nave Enrica Lexie, e la cui sorte è ancora sospesa tra l'inerzia della giustizia indiana e i delicati fili che muovono le relazioni internazionali. Per imparare a conoscere le dinamiche della pirateria, e avere la cognizione di come funzionano le sanzioni internazionali e delle conseguenze che possono comportare le *sanction limitation and exclusion clause* sul fronte assicurativo, l'**Ania** ha organizzato un workshop, tenutosi ieri a Milano e realizzato in collaborazione con il **Cenass** (Center of near abroad strategic studies), allo scopo di analizzare a fondo il tema della pirateria e il regime delle sanzioni internazionali. La giornata di studio si è avvalsa del contributo di **Paolo Quercia**, analista indipendente di relazioni internazionali e di questioni strategiche e di sicurezza, nonché fondatore del Cenass; **Fausto Biroslavo**, giornalista di guerra, in collegamento via Skype dall'Ucraina; **Claudio Perrella**, esperto di diritto marittimo e del commercio internazionale, partner dello studio *Ls Lexjus Sinacta*, e professional partner per l'Italia di **Iumi** (*International union of marine insurance*); **Giulio Terzi di Santagata**, ex ambasciatore e ministro degli Esteri del Governo Monti; **Francesco Semprini**, inviato del quotidiano La Stampa, in collegamento da New York; **Riccardo Morgante**, procuratore speciale di **Generali Italia**, rappresentante Ania nel *loss prevention committee* dello Iumi; **Paolo Lovatti**, *executive consultant marine global* del gruppo **National Suisse**, nonché rappresentante nominato dall'Ania nel *legal & liability committee* dello Iumi.

LE MINACCE MARITTIME E LE IMPLICAZIONI LEGALI DELL'UTILIZZO DI GUARDIE ARMATE A BORDO

A inquadrare alla radice il fenomeno della pirateria è stato Paolo Quercia. "La pirateria è una minaccia, ma, a suo modo, è anche un mercato". Un fenomeno che pesa sul sistema mondiale per cinque miliardi di dollari all'anno, a fronte di guadagni per i pirati intorno ai 100 milioni. "Da una fase pre-2005, in cui i pirati non erano ancora organizzati, si è passati al nascere di complesse organizzazioni con capacità gestionali e militari, in grado di gestire per lunghi periodi il sequestro di interi equipaggi". Soprattutto, i pirati contemporanei hanno creato meccanismi finanziari capaci di mantenere vere e proprie economie parallele sulla terraferma. "Quando i pirati assaltano una nave – spiega Quercia – sanno già quali documenti prelevare, sanno farli valutare, e di conseguenza sanno come ottenere il massimo dall'assalto: in genere un sequestro frutta tra il 4 e il 5% del valore complessivo del carico". I 400 milioni di dollari incassati dal 2005 con i sequestri continuano a venire riciclati e investiti in attività lecite e illecite, come il terrorismo, il traffico di armi e quello di esseri umani. *(continua a pag.2)*

Seguici anche su Facebook alla pagina di Insurance Connect e su Twitter @insurancetrade

Insurance Daily

GIOVEDÌ 27 FEBBRAIO 2014 N. 466

Paolo Lovatti, Nationalle Suisse

(continua da pag. 1)

Attualmente il fronte degli attacchi dei pirati si è spostato dalla Somalia al Golfo di Guinea, con peso crescente anche nel sud-est asiatico. Questo cambio di scenario è avvenuto perché è andato scemando l'avvallo sociale portato dalla redistribuzione dei guadagno dei pirati ai vari clan, ma anche perché nel Corno d'Africa è partita una stretta miliare internazionale di contrasto ai guerriglieri islamici di Al-Shebab. L'uso della forza si è dunque rivelato efficace nel contrato al fenomeno. Degli aspetti legali e assicurativi legati all'impiego di guardie armate a bordo delle navi in funzione anti-pirateria ha parlato l'avvocato Perrella. "È ormai dato comune che ci siano nuclei armati a bordo – spiega – ma l'armatore è tenuto ad applicare le cosiddette *Best management practice*, standard internazionale di procedure per l'utilizzo della forza calibrato su come il fenomeno è stato affrontato nel caso della pirateria somala. La **Bimco** (la più grande associazione internazionale di proprietari navali) ha elaborato il *Guardcon*, contratto che spiega le linee standard a cui devono attenersi i contractors con riguardo a coperture assicurative, permessi, evidenziando licenze e i casi in cui è consentito l'utilizzo delle armi.

COME SI STA MUOVENDO IL MERCATO CORPI E MERCI

Riccardo Morgante si è poi occupato dei riflessi assicurativi relativamente al modo con cui si sta muovendo il mercato *corpi* e *merci*. "L'assicuratore trasporti è abituato da secoli ad affrontare situazioni di rischio, come guerre e pirateria – ha spiegato – e non viene colto impreparato di fronte a questi eventi". Per quanto riguarda il comportamento legato al mercato corpi, "i danni materiali sono coperti da rischi ordinari, ma se le fazioni che potenzialmente possono attaccare i carichi sono legate a gruppi terroristici, il rischio viene trasferito all'ambito politico". Per quanto riguarda l'ambito merci, "è più difficile inquadrarlo, perché è complesso determinare gli aspetti legati al riscatto: da un lato – rivela – ci sono i problemi legati ai danni diretti e indiretti al carico, dall'altro il nodo legato al sequestro dell'equipaggio, che pone insormontabili problemi di legalità per via del complesso quadro giuridico legato ai riscatti: in alcuni Paesi vige infatti il divieto assoluto di sottoscrivere polizze per questo tipo di rischio".

RIFLESSI DEL REGIME SANZIONATORIO NELL'ATTIVITÀ DI SOTTOSCRIZIONE TRASPORTI

Lasciando la pirateria, un altro aspetto estremamente complesso attraverso cui districarsi è quello legato alle sanzioni, affrontato da Paolo Lovatti, che ha ripercorso l'intricata disciplina legata alla *sanction limitation and exclusion clause*. "I principali riassicuratori internazionali hanno spinto verso l'applicazione delle clausole sanzioni", spiega Lovatti, che sottolinea come "quando si pensa alle sanzioni non bisogna solo intenderle nei confronti di Stati, ma anche di organizzazioni, persone fisiche o entità". Su questo argomento, l'Italia ha recepito un regolamento dell'Unione europea: basta andare sul sito web di Bruxelles per trovare l'intera lista dei Paesi operando con i quali si rischiano sanzioni. Un importante nodo legato alle sanzioni è quello dell'Iran, Stato con cui molte imprese italiane commerciano: resta cruciale capire se la stretta verrà allentata qualora Teheran rispetterà gli impegni sul nucleare.

Beniamino Musto

PER RICEVERE OGNI GIORNO "INSURANCE DAILY",
IL PRIMO QUOTIDIANO DEL SETTORE ASSICURATIVO, ISCRIVITI
GRATUITAMENTE AL SITO WWW.INSURANCETRADE.IT

Seguici anche su Facebook alla pagina di Insurance Connect e su Twitter @insurancetrade

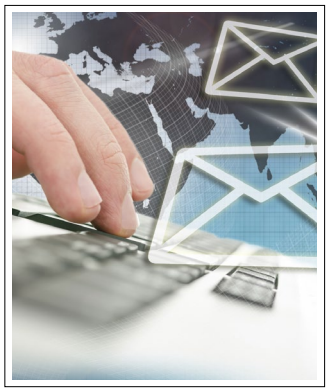
Insurance Daily

GIOVEDÌ 27 FEBBRAIO 2014 N. 466

MARKETING

E-mail marketing, lo stato dell'arte

Dall'osservatorio di MailUp i dati al quarto trimestre 2013 sull'apertura delle email, che mostrano un'ottima performance in ambito b2b assicurativo



MailUp ha aggiornato i dati del proprio osservatorio *Email marketing statistics*, rilevando le performance riferite al terzo quadrimestre 2013 sull'apertura delle email di marketing da parte degli utenti. Lo studio è stato realizzato a fronte di un'analisi approfondita su un campione di 5,5 miliardi di email recapitate.

Tra gli obiettivi dell'Email marketing statistics c'è la volontà di essere d'aiuto nell'individuare la strategia migliore per raggiungere gli obiettivi aziendali (anche di una piccola o media azienda, come un'agenzia o una società di brokeraggio), attraverso un aumento di traffico sul sito, una crescita del numero di iscritti nel proprio *database*, un rafforzamento della *brand awareness* (reputazione), uno stimolo all'acquisto.

Il settore bancario/assicurativo in ambito *business-to-business* (*b2b*) si conferma essere tra i più ricettivi nell'utilizzo di email, newsletter e *dem*. Le email più aperte in questo ambito restano quelle provenienti da banche e assicurazioni, che raggiungono quota 72% (a fronte della precedente rilevazione in cui si attestavano al 63%): non a caso si tratta di email ad alto contenuto personalizzato e di rilevanza per i destinatari.

La tendenza generale mostra l'aumento di un punto percentuale (95%) delle email recapitate (sul 100% del campione di email inviate); sale anche il totale delle aperture, attestandosi al 39% rispetto al 27% della precedente rilevazione. Le performance migliori sono messe a segno ancora una volta dalle email transazionali, che hanno buoni tassi d'apertura e buone percentuali di click: un risultato, secondo l'Osservatorio, facilmente prevedibile in virtù della natura stessa di questa tipologia di messaggi, contenenti informazioni dedicate al singolo destinatario.

Vincono i contenuti informativi

Spostandoci sul fronte dem e newsletter, invece, è quest'ultima modalità a ottenere le più alte percentuali di *open rate* (vale a dire il numero di email aperte sul totale di quelle inviate). Anche in questo caso, tra dem e newsletter (inviate agli iscritti di una lista specifica) i destinatari sembrano preferire la ricezione di messaggi con contenuti informativi rispetto a generiche promozioni pubblicitarie.

B.M.

RICERCHE

Sanità, risarcimenti a 1,5 miliardi in nove anni

Nel comparto pubblico le denunce per sinistro pesano sempre di più, come conferma una ricerca di Marsh sul periodo 2004-2012

Gli errori della sanità pubblica costano di più. Dal 2004 al 2012, il costo medio per sinistro in Italia è passato da 40 mila a 66 mila euro, con un picco registrato nel 2012, anno in cui c'è stato quasi un raddoppio del valore medio del risarcimento, che è arrivato a toccare i 116 mila euro. Il totale fa 1,5 miliardi di euro in nove anni, 300 milioni solo nel 2012. Questi sono solo alcuni dei dati che emergono dalla quinta edizione del report *Medmal* sui sinistri in sanità di **Marsh**, uno dei principali player internazionali di brokeraggio assicurativo.

Dalle rilevazioni risulta che, in termini assicurativi, un medico "pesa" in media 6.841 euro, un infermiere 2.864 euro, un ricovero 106 euro. Ma l'Italia, lo sappiamo, non è tutta uguale: i valori più alti si registrano nel centro, dove per il personale medico si può parlare anche di 8.850 euro. In generale, per ogni voce presa in considerazione, siamo di fronte a un aumento medio che va dal 15,4% al 17,2%.

Ciò che si riduce è invece la frequenza degli errori. Ogni ospedale riceve 61 richieste di risarcimento all'anno, corrispondenti a un sinistro ogni dieci posti letto e quasi due ogni dieci medici. Riguardo alla distribuzione territoriale: al primo posto c'è il nord con una percentuale del 55,4% (21.255 richieste), seguono le strutture del centro con il 39% (14.801) e il sud con il 6% (2298).

Tra le specialità più a rischio ci sono l'ortopedia (13%), il pronto soccorso (12,5%), la chirurgia generale (10%), l'ostetricia e ginecologia (8%); mentre nella graduatoria delle principali tipologie di errori troviamo quelli dei chirurghi (27%), seguiti da errori diagnostici (19%) e da quelli terapeutici (11%).

Infine, per quanto riguarda i tempi delle denunce, la ricerca di Marsh ha confermato ciò che s'immaginava: circa la metà delle richieste di risarcimento avvengono entro sei mesi dall'evento, molte dai sei mesi ai due anni e una parte residuale entro i sei anni. In nove anni, il periodo ricompreso nella ricerca, è stato chiuso il 31% delle richieste danni, mentre resta aperto poco più del 45% di pratiche e il 23% risulta senza seguito.

Fabrizio Aurilia

Insurance Daily
Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio *alaggio@insuranceconnect.it*
Editore e Redazione: Insurance Connect Srl, Via Montepulciano 21, 20124 Milano 02.36768000 *redazione@insuranceconnect.it*
Per inserzioni pubblicitarie contattare *info@insuranceconnect.it*
Supplemento al 27 febbraio di www.insurancetrade.it
Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012

Insurance Daily

GIOVEDÌ 27 FEBBRAIO 2014 N. 466

L'INNOVAZIONE PER CRESCERE

Valorizzazione delle informazioni, dei canali distributivi e dell'offerta assicurativa.
Da qui partono le strategie per lo sviluppo del settore e per una nuova relazione con il cliente

Milano, 19 marzo 2014 (9.00 - 17.00)
Palazzo delle Stelline, Corso Magenta 61

insurance trade
WWW.INSURANCETRADE.IT

INSURANCE REVIEW

PROGRAMMA

Chairman Maria Rosa Alaggio, *Direttore di Insurance Review e Insurance Magazine*

09.00 - 09.30 – Registrazione

09.30 - 10.00 – Innovazione: come ridisegnare l'industria e la sua profittabilità
Massimiliano Sodano, principal di Boston Consulting

10.00 - 10.30 – Il patrimonio informativo come motore per la crescita
Valeria Sandei, amministratore delegato di Almawave Gruppo Almaviva

10.30 - 11.00 – L'innovazione secondo Generali Italia
Intervista a Bruno Scaroni, chief distribution officer

11.00 - 11.30 – Coffee break

11.30 - 12.00 – Detector: la nuova frontiera nel contrasto alle frodi assicurative
Giovanni Campus, direttore generale di Msa Multi Serass;
Andrea Guerra, managing director di Kube Partners

12.00 - 13.00 – TAVOLA ROTONDA**: Tecnologia e canali distributivi**
Dai provvedimenti legislativi alla capacità di rimettersi in gioco
Intervengono:
Mauro Giacobbe, amministratore delegato di Facile.it
Roberto Grasso, general manager D.A.S.
Michele Quaglia, responsabile sviluppo rete di Reale Mutua
Patrick Savre, direttore danni Groupama Assicurazioni
Carlo Scarbolo, responsabile Sviluppo business e Crm, Società Cattolica di Assicurazione

13.00 - 14.00 – Lunch

14.00 - 14.30 – Come cambia l'offerta assicurativa
Massimiliano Maggioni, partner di Excellence Consulting

14.30 - 15.00 – Conoscere il cliente significa anticiparne i bisogni assicurativi
Sonia Grieco, sales & marketing manager Previnet

15.00 - 15.30 – L'innovazione verso nuovi target di clientela: l'importanza della specializzazione e del servizio
Maurizio Ghilosso, amministratore delegato di Dual Italia

15.30 - 16.00 – Le nuove frontiere della ricerca e del neuro marketing
Ferdinando Boschi, managing director di Art
Arianna Trettel, Presidente BrainSigns

16.00 - 17.00 – TAVOLA ROTONDA: **L'innovazione nei prodotti Auto, danni e vita**
Così cambia la relazione con il cliente
Intervengono:
Marco Brachini, direttore marketing di Sara Assicurazioni
Roberto Felici, direttore marketing di Allianz Italia
Enrico Cavallari, direttore marketing, digital & multiaccess di Axa Assicurazioni
Vittorio Pini, responsabile prodotti danni di UnipolSai
Alessandro Scarfò, amministratore delegato di Intesa Sanpaolo Assicura
Luca Sina, direttore vendite rete agenti Zurich

Iscriviti su www.insurancetrade.it
Scarica il programma completo

DUAL making relationships count
Previnet Outsourcing solutions
AlmavivA
msa multi serass
KUBE PARTNERS
DAS DIFESA LEGALE
AVIVA
ASSIMEDICI CONSULENZA ASSICURATIVA MEDICI www.assimedici.it
one OUTSOURCING SOLUTIONS

La pirateria nel Golfo di Guinea mette alla prova il contratto Guardcon

Ad un convegno di ANIA si è annotato come lo schema approntato dalla BIMCO sia subordinato ad alcune condizioni dettate dagli Stati africani

In calo nel Golfo di Aden, anche perché operatori come Ap Moeller Maersk e Odfjell hanno da tempo scelto di circumnavigare l'Africa piuttosto che fare rotta per il Mar Rosso e lo Stretto di Suez, la pirateria marittima registra livelli crescenti nel Golfo di Guinea, probabilmente anche in virtù proprio della scelta di non passare più per quella sorta di acquario di bucanieri costituito dal tratto di mare su cui affacciano le coste di Puntland e Somaliland (Somalia).

A fronte di questo scenario delineato da Paolo Quercia, collaboratore del Centro Alti Studi Difesa, al convegno 'Mutamenti strategici 2014: pirateria marittima e regime delle sanzioni internazionali' promosso dall'ANIA, Guardcon, il contratto lanciato da BIMCO nel 2012 con l'avallo delle compagnie di assicurazioni specializzate in P&I, si rivela uno strumento bisognoso di migliorie.

"Terzo contratto per diffusione tra quelli promossi da BIMCO", come ricorda l'avvocato specializzato in questioni legali del commercio internazionale Claudio Perrella dello studio associato Lexjus Sinacta, il Guardcon lanciato nel 2012 richiede "un adattamento ai mutamenti" in atto proprio nel Golfo di Guinea. Diversi Paesi che affacciano su quelle acque (Nigeria, Benin, Gabon, Togo, ecc.) richiedono infatti che il servizio di guardia armata privata affidato alle private compagnie military security (Pmsc) sia svolto da personale reclutato tra cittadini in possesso del passaporto di quegli stessi paesi.

Ma la selezione di personale in possesso di tale requisito è opera ostica almeno quanto è essenziale. Ostica per evidenti motivi, essenziale perché una circolare della stessa BIMCO ha precisato che, ove non sia rispettato il requisito della cittadinanza del personale di guardia, il contratto Guardcon non può ritenersi valido per episodi di pirateria subiti in quelle acque. Il che comporta che le assicurazioni che subordinino le proprie garanzie alla stipula di un contratto Guardcon non siano tenute ad alcun adempimento nel caso la vigilanza armata non abbia comunque potuto scongiurare un'aggressione piratesca.

Suona poi come un campanello d'allarme per chi affida le proprie merci al trasporto marittimo la sentenza che ha recentemente respinto la richiesta che fosse l'armatore della nave italiana Anema e Core a ripagare il petrolio trafugato durante il sequestro della nave nelle acque della Nigeria.

Sull'effettiva azionabilità della tutela del contratto Guardcon a seconda dei mari percorsi influisce inoltre l'erraticità delle merci una volta in mare, che può comportare un mutamento di destinazione a trasporto in corso.

Come osserva Riccardo Morgante, dirigente della linea Aviazione e Trasporti di Assicurazioni Generali, "l'assicurazione corpi si applica di solito ad armatori che fanno rotte certe, facili da identificare, in determinate aree. L'assicurazione merci è invece un mercato più difficile perché è difficile sapere dove transiteranno le merci". Nel complesso, comunque, rassicura Morgante, il contratto Guardcon ha contenuto i costi per armatori e operatori: "L'adozione di prevenzioni sulle merci ha ridotto i rischi assicurativi e le tariffe non sono state alzate".

Discorso diverso vale, infine, per il sequestro legale (e a volte la confisca) di navi e, quindi, per la mancata consegna delle merci in seguito alla violazione di sanzioni internazionali, come pure – tornando nell'ambito dell'illegalità - per il riscatto di persone sequestrate su una nave in azioni di pirateria. Nell'uno come nell'altro caso manca un modello universale, seppur da adattare alle varie specificità operative, quale è il Guardcon.

Rispetto all'ipotesi di sequestro legale per violazione di sanzioni internazionali, sottolinea Paolo Lovatti di nationale suisse, ciascun Paese ha introdotto clausole contrattuali proprie; e peraltro in Italia - ricorda l'avvocato Francesco Di Majo, associato dello studio Watson, Farley & Williams – i tribunali hanno ora riconosciuto alle sanzioni internazionali il valore di causa di impossibilità oggettiva di adempimento dei contratti di spedizione e consegna, ora invece di semplice sospensiva temporanea di quegli obblighi contrattuali.

Rispetto all'ipotesi del riscatto per sequestro di persona vi è invece divieto assoluto di stipulare assicurazioni, anche se tale divieto non trova applicazione in paesi come l'Inghilterra, dove spesso chi copre i rischi di Kidnap & Ransom offre anche assistenza legale nel caso in cui chi paga il riscatto fosse poi accusato di finanziamento alla criminalità o al terrorismo.

Carlo Sala

07/03/2014

I rischi della pirateria oggi

Una giornata di studio, organizzata a Milano dall'Ania, ha approfondito tutti gli aspetti geo-politici, assicurativi e legali collegati al fenomeno dei sequestri delle navi e al divieto di commercio con gli Stati più a rischio

Per chi deve assicurare merci che si spostano via nave in un mondo globale, quello della pirateria può rappresentare uno dei principali fattori di apprensione.

Un tema che sarà ancora di attualità nel 2014. Non soltanto perché a ricordarcelo è la situazione dei due Marò, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, i due fucilieri italiani incaricati di proteggere dai pirati la nave Enrica Lexie, e la cui sorte è ancora sospesa tra l'inerzia della giustizia indiana e i delicati fili che muovono le relazioni internazionali.

Per imparare a conoscere le dinamiche della pirateria, e avere la cognizione di come funzionano le sanzioni internazionali e delle conseguenze che possono comportare le sanction limitation and exclusion clause sul fronte assicurativo, l'Ania ha organizzato un workshop, tenutosi a Milano e realizzato in collaborazione con il Cenass (Center of near abroad strategic studies), allo scopo di analizzare a fondo il tema della pirateria e il regime delle sanzioni internazionali.

La giornata di studio si è avvalsa del contributo di Paolo Quercia, analista indipendente di relazioni internazionali e di questioni strategiche e di sicurezza, nonché fondatore del Cenass; Fausto Biroslavo, giornalista di guerra, in collegamento via Skype dall'Ucraina; Claudio Perrella, esperto di diritto marittimo e del commercio internazionale, partner dello studio Ls Lex jus Sinacta, e professional partner per l'Italia di Iumi (International union of marine insurance); Giulio Terzi di Santagata, ex ambasciatore e ministro degli Esteri del Governo Monti; Francesco Semprini, inviato del quotidiano La Stampa, in collegamento da New York; Riccardo Morgante, procuratore speciale di Generali Italia, rappresentante Ania nel loss prevention committee dello Iumi; Paolo Lovatti, executive consultant marine global del gruppo National Suisse, nonché rappresentante nominato dall'Ania nel legal & liability committee dello Iumi.

LE MINACCE MARITTIME E LE IMPLICAZIONI LEGALI DELL'UTILIZZO DI

PARTNER

ACE AIG GENERALI TOWERS WATSON HDI GERLING ZURICH BELFOR Allianz

CONTENUTI CORRELATI

14/01/2014 18.52.00
Costa Concordia, il conto dei danni assicurati sale a due miliardi di dollari

17/07/2013 18.01.00
Ania propone un impegno per la crescita del Paese

13/06/2013 17.39.00
Inondazioni nel centro Europa

19/03/2013 11.52.00
"Recent prominent incidents highlight supply chain risks"

TAG CLOUD

40 Anni Ace ACE AIG Aig Allianz Alluvione Alluvioni Ambiente American Appraisal Ania

GUARDIE ARMATE A BORDO

A inquadrare alla radice il fenomeno della pirateria è stato Paolo Quercia. "La pirateria è una minaccia, ma, a suo modo, è anche un mercato". Un fenomeno che pesa sul sistema mondiale per cinque miliardi di dollari all'anno, a fronte di guadagni per i pirati intorno ai 100 milioni.

"Da una fase pre-2005, in cui i pirati non erano ancora organizzati, si è passati al nascere di complesse organizzazioni con capacità gestionali e militari, in grado di gestire per lunghi periodi il sequestro di interi equipaggi". Soprattutto, i pirati contemporanei hanno creato meccanismi finanziari capaci di mantenere vere e proprie economie parallele sulla terraferma. "Quando i pirati assaltano una nave - spiega Quercia - sanno già quali documenti prelevare, sanno farli valutare, e di conseguenza sanno come ottenere il massimo dall'assalto: in genere un sequestro frutta tra il 4 e il 5% del valore complessivo del carico".

I 400 milioni di dollari incassati dal 2005 con i sequestri continuano a venire riciclati e investiti in attività lecite e illecite, come il terrorismo, il traffico di armi e quello di esseri umani. Attualmente il fronte degli attacchi dei pirati si è spostato dalla Somalia al Golfo di Guinea, con peso crescente anche nel sud-est asiatico. Questo cambio di scenario è avvenuto perché è andato scemando l'avvallo sociale portato dalla redistribuzione dei guadagno dei pirati ai vari clan, ma anche perché nel Corno d'Africa è partita una stretta miliare internazionale di contrasto ai guerriglieri islamici di Al-Shebab.

L'uso della forza si è dunque rivelato efficace nel contrato al fenomeno. Degli aspetti legali e assicurativi legati all'impiego di guardie armate a bordo delle navi in funzione anti-pirateria ha parlato l'avvocato Perrella. "È ormai dato comune che ci siano nuclei armati a bordo - spiega - ma l'armatore è tenuto ad applicare le cosiddette Best management practice, standard internazionale di procedure per l'utilizzo della forza calibrato su come il fenomeno è stato affrontato nel caso della pirateria somala. La Bimco (la più grande associazione internazionale di proprietari navali) ha elaborato il Guardcon, contratto che spiega le linee standard a cui devono attenersi i contractors con riguardo a coperture assicurative, permessi, evidenziando licenze e i casi in cui è consentito l'utilizzo delle armi.

COME SI STA MUOVENDO IL MERCATO CORPI E MERCI

Riccardo Morgante si è poi occupato dei riflessi assicurativi relativamente al modo con cui si sta muovendo il mercato corpi e merci. "L'assicuratore trasporti è abituato da secoli ad affrontare situazioni di rischio, come guerre e pirateria - ha spiegato - e non viene colto impreparato di fronte a questi eventi".

Per quanto riguarda il comportamento legato al mercato corpi, "i danni materiali sono coperti da rischi ordinari, ma se le fazioni che potenzialmente possono attaccare i carichi sono legate a gruppi terroristici, il rischio viene trasferito all'ambito politico".

Per quanto riguarda l'ambito merci, "è più difficile inquadrarlo, perché è complesso determinare gli aspetti legati al riscatto: da un lato - rivela - ci sono i problemi legati ai danni diretti e indiretti al carico, dall'altro il nodo legato al sequestro dell'equipaggio, che pone insormontabili problemi di legalità per via del complesso quadro giuridico legato ai riscatti: in alcuni Paesi vige infatti il divieto assoluto di sottoscrivere polizze per questo tipo di rischio".

RIFLESSI DEL REGIME SANZIONATORIO NELL'ATTIVITÀ DI SOTTOSCRIZIONE TRASPORTI

Lasciando la pirateria, un altro aspetto estremamente complesso attraverso cui districarsi è quello legato alle sanzioni, affrontato da Paolo Lovatti, che ha ripercorso l'intricata disciplina legata alla sanction limitation and exclusion clause. "I principali riassicuratori internazionali hanno spinto verso l'applicazione delle clausole sanzioni", spiega Lovatti, che sottolinea come "quando si pensa alle sanzioni non bisogna solo intenderle nei confronti di Stati, ma anche di organizzazioni, persone fisiche o entità".

Su questo argomento, l'Italia ha recepito un regolamento dell'Unione europea: basta andare sul sito web di Bruxelles per trovare l'intera lista dei Paesi operando con i quali si rischiano sanzioni. Un importante nodo legato alle sanzioni è quello dell'Iran, Stato con cui molte imprese italiane commerciano: resta cruciale capire se la stretta verrà allentata qualora Teheran rispetterà gli impegni sul nucleare.

Indietro

ANIA Anra ANRA Aon Assemblea Assiteca Banca Belfor Bettini Broker Business Continuity Catastrofi Cat-Nat Cineas Coface Congresso Convegno Convegno 2013 Convegno Annuale 2013 Corso Crawford Credito Cyber Cyber Risk D&O Energia Ferma Finanza Formazione Globalizzazione Imprese Inquinamento Intervista Link Lloyd's Loss Prevention Luraschi Master Paolo Rubini Pmi PMI Rassegna Stampa Recall Prodotti Ripristino Rischio Risk Engineering Risk Management Risk Manager RM News Rubini SACE Sace Sanità Supply Chain Swiss Re Terremoto XIV Convegno Anra Zurich

ANRA
Via del Gonfalone, 3 - 20123 Milano
tel.: 02/5810.3300 - fax: 02/5810.3233 - P.IVA 06571640157
Email: anra@betam.it

© ANRA TUTTI I DIRITTI RISERVATI

ATTUALITÀ

PIRATERIA MARITTIMA, UNA MINACCIA ATTUALE

Assalti. Rapimenti. Riciclaggio. Al fenomeno dei sequestri delle navi sono collegati non solo aspetti geopolitici, ma anche tematiche normative e assicurative

DI BENIAMINO MUSTO

Esistono merci (prima tra tutte, il petrolio) che, viaggiando via mare, devono necessariamente transitare su rotte obbligate. Su molte di queste tratte, il rischio che una nave venga assaltata e sequestrata da un commando di pirati è un costante motivo di apprensione, tanto per il proprietario del carico, quanto per chi deve assicurarlo. Nell'immaginario comune, la parola pirateria per anni è stata fortemente relegata al caso della **Somalia**. A mostrare all'opinione pubblica quanto il fenomeno fosse in realtà molto più diffuso è stato, due anni fa, il caso di **Massimiliano Latorre** e **Salvatore Girone**, i due Marò incaricati di difendere dai pirati la nave **Enrica Lexie**, la cui sorte è ancora sospesa tra l'inerzia della giustizia indiana e i delicati fili che muovono le relazioni internazionali. Le dinamiche della pirateria, le sue cause, la sua organizzazione, e i risvolti di questo fenomeno sul fronte assicurativo sono stati affrontati nel corso di una giornata di studi, tenutasi lo scorso 26 febbraio a Milano, organizzata dall'**Ania** (Associazione nazionale tra le imprese assicuratrici) in collaborazione con il **Cenass** (Center of neas abroad strategic studies).

GUARDIE ARMATE A BORDO, MA CON LIMITAZIONI NELL'USO DELLA FORZA

Nell'inquadrare il fenomeno, **Paolo Quercia** analista indipendente di relazioni internazionali e di questioni strategiche (nonché fondatore del Cenass) ha innanzitutto ricordato che "la pirateria è una minaccia, ma, a suo modo, è anche un mercato". Un business che pesa sul sistema mondiale per **cinque miliardi di dollari** all'anno, a fronte di guadagni per i pirati intorno ai **100 milioni**. Un fenomeno legato a doppio filo con quanto avviene sulla terra ferma: "I mari sono insicuri perché è insicura la terra". Quercia distingue "una fase pre-2005, con pirati non ancora organizzati", a cui è seguita "la nascita di complesse organizzazioni con capacità gestionali e militari, in grado di gestire per lunghi periodi il sequestro di interi

equipaggi". I pirati contemporanei hanno creato meccanismi finanziari capaci di mantenere vere e proprie economie parallele sulla terraferma. "Quando assaltano una nave – spiega – sanno già quali documenti prelevare, sanno farli valutare, e di conseguenza sono in grado di ottenere il massimo dall'assalto: in genere un sequestro frutta tra il 4 e il 5% del valore complessivo del carico". I 400 milioni di dollari incassati dal 2005 con i sequestri continuano a venire riciclati e investiti in attività lecite e illecite, come il terrorismo, il traffico di armi e quello di esseri umani. Attualmente il fronte degli attacchi dei pirati si è spostato dalla Somalia al **Golfo di Guinea**, con peso crescente anche nel sud-est asiatico. Questo cambio di scenario è avvenuto perché è andato scemando l'avvallo sociale portato dalla redistribuzione dei guadagno dei pirati ai vari clan, ma anche perché nel Corno d'Africa è partita una stretta militare internazionale di contrasto ai guerriglieri islamici di Al-Shabaab.

L'uso della forza si è dunque rivelato efficace nel contrasto al fenomeno. Degli aspetti legali e assicurativi legati all'impiego di guardie armate a bordo delle navi in funzione anti-pirateria ha parlato **Claudio Perrella**, esperto di diritto marittimo e del commercio internazionale, partner dello studio Ls Lexjus Sinacta, e professional partner per l'Italia di **Iumi** (International union of marine insurance). "È ormai dato comune che ci siano nuclei armati privati a bordo – spiega – ma l'armatore è tenuto ad applicare le cosiddette *Best management practice* (standard internazionale di procedure per l'utilizzo della forza)". Non applicarle con scrupolo può incidere sulla *due diligence* dell'assicurato, e sulla *seaworthiness* della nave. La forza deve essere l'estrema ratio. In caso non si possa fare altro che intervenire con le armi, "ci si deve attenere al *Guardcon*, contratto standard elaborato dalla **Bimco** (la più grande associazione internazionale di proprietari navali n.d.r.), che spiega le linee standard a cui devono attenersi i *contractors* con riguardo a coperture assicurative, permessi, evidenziando gli specifici casi in cui l'uso delle armi è consentito".

LE DINAMICHE DEL MERCATO TRASPORTI

"L'assicuratore trasporti è abituato da secoli ad affrontare situazioni di rischio, come guerre e pirateria e non viene colto impreparato di fronte a questi eventi". A sottolinearlo, parlando a proposito dei riflessi assicurativi relativamente al modo con cui si sta muovendo il mercato corpi e merci, è stato **Riccardo Morgante**, procuratore speciale di **Generali Italia**, rappresentante **Ania** nel *loss prevention committee* dello Iumi. Per quanto riguarda il comportamento legato al mercato corpi, "i danni materiali sono coperti da rischi ordinari, ma se le fazioni che potenzialmente possono attaccare i carichi sono legate a gruppi terroristici, il rischio viene trasferito all'ambito politico". Quanto all'ambito merci, "è più difficile inquadrarlo, perché è complesso determinare gli aspetti legati al riscatto: da un lato – rivela – ci sono i problemi legati ai danni diretti e indiretti al carico, dall'altro il nodo legato al sequestro dell'equipaggio, che pone insormontabili problemi di legalità per via del complesso quadro giuridico legato ai riscatti: in alcuni Paesi vige infatti il divieto assoluto di sottoscrivere polizze per questo tipo di rischio". ◆