

## Pirateria marittima, coperture assicurative e misure di prevenzione

RICCARDO MORGANTE

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 per l’attraversamento marittimo nel Golfo di Aden (ora anche nel Golfo di Guinea ma in acque territoriali), ha evidenziato, oltre all’incidenza in termini di numero degli eventi, anche una rilevante esposizione finanziaria per la richiesta di pagamento di riscatti per il rilascio di navi e carico. Le tradizionali coperture assicurative tutelano gli interessi in gioco ma con qualche eccezione e limitazione. È nota, infatti, la sensibilità 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.

## 1. Premessa

Di quanto sia antico il fenomeno della pirateria si è detto in più occasioni. 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 capitolati 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 (*ship-owners*) 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*).

## 2. La pirateria oggi

Il riproporsi del fenomeno dei giorni nostri (dal 2009 ad oggi) è rappresentato 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), estrinsecano la loro modernità nella capillare organizzazione della rete del malaffare che li sostiene, con ramificazioni ed appoggi logistici e finanziari in più Paesi dell’area interessata. Un’altra area risulta essere oggi particolarmente interessata dal fenomeno di impossessamento dei beni a fini di lucro ed 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.

Nel presente articolo vogliamo focalizzarci sulla particolare natura delle azioni e finalità della moderna pirateria osservate negli ultimi anni, 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.

### 3. Il caso somalo

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 dalla quale i pirati moderni sembrano aver ottenuto la loro maggiore base di appoggio e sostegno nelle loro aggressive azioni, la Somalia. Questo Paese ha vissuto una profonda disgregazione politica interna con la progressiva perdita dello stato di diritto e controllo del territorio da parte dei governi ufficiali. Questo 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 (in 5 anni il costo totale dei riscatti pagati complessivamente è stato pari a USD 215 milioni 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) o come partecipazione congiunta per la salvezza comune – in Avaria Generale - di tutti gli interessi e “partite” assicurate (assicurazione del corpo, delle merci e dei rischi di responsabilità armatoriali durante la navigazione) a seguito della dichiarazione di Avaria Generale (AG) da parte del comandante della nave in conseguenza, ad esempio, del fermo prolungato della nave attaccata e sequestrata dai pirati con l’impossibilità di proseguire la navigazione nei termini previsti dal contratto di trasporto.

Dai nostri approfondimenti condotti a livello internazionale sulla prassi gestionale seguita dai diversi mercati assicurativi risulta che nella maggior parte dei casi il pagamento del riscatto è stato ammesso in tema di AG ma con non poche perplessità ed eccezioni sollevate per la chiamata in partecipazione dell’assicurazione della responsabilità dell’armatore verso il suo equipaggio, armatore che, di fatto, è vittima non colpevole dell’atto perpetrato ai suoi danni e del suo *crew* con violenza da terzi.

Comunque, ammettendo la piena risarcibilità del reclamo in tema di AG (ogni interesse contribuisce in proporzione al proprio valore assicurato), restano escluse molte spese accessorie da sostenersi da parte dell’armatore quali i costi per l’intermediazione e consegna del riscatto, le maggiori spese di combustibile, le paghe dell’equipaggio durante il fermo della nave e le spese

eventuali di rimorchio della nave o del porto di rifugio dopo il rilascio.

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 in tema 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 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 navi, coinvolti per primi nella gestione dei reclami, ha inte-

so 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.

#### **4. 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 del 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 as-

sociazioni 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 e, 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 anche queste strategie comportano costi organizzativi e monetari molto ingenti.



Questi costi 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.

## **5. Conclusioni**

Sull'impiego del personale armato e dei rischi connessi all'uso della forza si è molto dibattuto anche in occasione della recente Conferenza Internazionale degli Assicuratori Trasporti (IUMI – *International Union of Marine Insurance Conf.* 2013) tenutasi a Londra dal 15 al 18 settembre. In particolare, le riflessioni si sono concentrate sul noto incidente e caso diplomatico che ha visti coinvolti un nostro mercantile (Enrica Lexie) ed il personale armato delle nostre forze armate presente a bordo (Marò). Come noto, il caso non si è ancora risolto e fa ancora molto discutere sia sul piano dell'opportunità dell'uso della forza come migliore deterrente anche se, a rigore di logica ed in altri casi estremi, è risultato determinante e risolutivo. Al contrario, il caso Enrica Lexie ha aperto complessi scenari investigativi e anche legali in termini di giurisdizione e competenza nel giudizio finale.