

Aspetti e coinvolgimenti assicurativi connessi al rischio pirateria :Overview

E oramai decisamente confermato che la ricomparsa delle attività di pirateria, essendo la stessa un rischio dichiaratamente coperto dalle polizze corpi, merci o war risks è un problema che gli assicuratori marittimi devono riaffrontare seriamente.

Certamente l'approccio alla discussione in merito ha sempre visto come protagonista il riscatto che l'armatore paga per il rilascio dei beni coinvolti tutti, nella spedizione, ed i suoi possibili inquadramenti nell'ambito delle coperture volta per volta coinvolte.

La letteratura ci ha confermato, attraverso autori importanti come l'Arnoud, Lowndes & Rudolf e non ultimo il nostro Ferrarini, la correttezza dell'attribuzione della natura di atto di *avaria comune* al pagamento del riscatto -laddove questo sia avvenuto a beneficio di una spedizione caratterizzata dalla partecipazione di una pluralità di interessi- e quindi l'attitudine del relativo esborso a far sorgere in capo ai singoli partecipanti alla spedizione un'obbligazione contributiva ed ai rispettivi assicuratori una corrispondente obbligazione indennitaria.

In assenza di una tale pluralità di interessati il pagamento del riscatto -lo ricordo- deve invece ritenersi alla stregua di una mera -sia pur particolare- "*sue & labour expense*".

La stessa High court of Justice Inglese ha sostanzialmente confermato la correttezza di quanto sopra esprimendosi ultimamente in data 18.02.2010 citando testualmente che.... *It is also be noted that payments of a ransom are recoverable as a sue and labour expenses.....* e che *the payment of ransom is not illegal as a matter of English Law..*

Nel pagamento di un riscatto per conseguire il rilascio dei beni partecipanti alla spedizione sequestrata dai pirati sono difatti presenti tutti i presupposti di ragionevolezza e di volontarietà affinché si proceda in tale direzione, ricordo infatti che le Regole Di York & Anversa che, in primis, evidenziano i presupposti affinché una spesa od un sacrificio siano ammissibili a contribuzione della AG recitano nella loro prima regola A che: *si ha un atto di AG, quando, e solamente quando, venga effettuato un sacrificio straordinario o affrontata una spesa straordinaria intenzionalmente e ragionevolmente per la salvezza comune allo scopo di proteggere da un pericolo "comune" i beni impegnati in una spedizione marittima.*

Nel caso di nave e suo carico sequestrati dai pirati, sotto il profilo assicurativo, ci troviamo quindi certamente a dover gestire a tutti gli effetti questa tipologia di avaria, ma non solo.

L'esposizione di un assicuratore trasporti, a cui capita un caso del genere non si limita però al solo risarcimento della quota parte del riscatto in essere, ma deve comprendere anche la maggioranza delle spese nelle quali, a seguito del sequestro, l'Armamento incorre, oltre che per la salvezza della spedizione, anche

per la sua conclusione, in aggiunta all'eventuale rimborso dei sacrifici sofferti durante l'interenza del procedimento di AG.

Possiamo fare alcuni esempi. Sono certamente reclamabili e fanno altrettanto certamente parte della contribuzione le spese che, una volta rilasciata la spedizione, l'armatore sostiene nell'eventuale, quanto probabile, sosta temporanea in un porto di rifugio; dopo il periodo di detenzione diventa difatti raramente possibile nell'immediatezza del rilascio concludere la spedizione al porto di destino; spesso si evidenzia infatti la necessità di rifornire la nave di bunker, acqua, vettovaglie etc. prima di poter arrivare a destinazione e consegnare il carico (per altro dopo la collezione delle adeguate garanzie).

Analogamente sono certamente reclamabili e fanno altrettanto certamente parte del reclamo di AG gli eventuali sacrifici derivanti da una fuga repentina, post pagamento del riscatto, nel cui rischio il comando nave decide ragionevolmente di incorrere nel proponimento di "levare le tende" il prima possibile, omettendo quindi volontariamente le adeguate ed usuali misure di pre-avvio motore, pulizia filtri, pulizia prese a mare etc. doverose dopo un lungo periodo di fermo, la cui mancata attività può innescare problematiche varie alle macchine della nave traducendole in danno fisico.

Non dovrebbero invece essere ritenuti indennizzabili, seppur spesso reclamati, i costi dell'equipaggio e gli altri costi comportati dal dirottamento della nave al luogo di detenzione e/o della sua sosta ivi in attesa del rilascio della spedizione da parte dei pirati. Non sono difatti presenti quei criteri di intenzionalità necessari alla definizione stessa di AG, come prima detto.

E potrei citare molte altre tipologie di reclamo quali quelli relativi agli oggetti rubati dai pirati e facenti parte della normale dotazione di bordo, i danni materiali inferti dai pirati alla nave e/o al suo carico, se presente, durante il periodo di detenzione, etc.

Ecco come in pochi minuti abbiamo evidenziato molti aspetti extra riscatto che diventano però oggetto di importanti valutazioni per assicurato ed assicuratore e che, se rientranti nelle coperture prestate, si traducono in aumento di indennizzo a seguito dell'evento.

Il rischio pirateria può assumere quindi aldilà del "ransom" dimensioni notevoli, e ci si può trovare a dover fare fronte al danno nel danno. Non in ultimo, bisogna anche ricordare che la realizzazione del rilascio della spedizione; cosa certamente non facile ed usuale, e sulla quale sarà molto più esaustivo del sottoscritto l'avv. Ghelardi che parlerà dopo di me, rappresenta un costo anch'esso riconducibile all'AG che spesso incide in buona parte sull'indennizzo finale ed al quale i vari assicuratori degli interessi coinvolti debbono partecipare. La gestione della negoziazione e la sua realizzazione pratica, come facilmente immaginabile deve infatti servirsi di esperti del settore ed utilizzare notevoli mezzi per il suo buon fine.

Nelle esperienze piratesche che ad oggi abbiamo maturato come assicuratori del settore "marine" ci siamo quindi trovati a dover dibattere in merito a molteplici

aspetti relativi alle perdite che venivano registrate nell'interezza delle singole vicende, ed alla possibilità o meno che molte di tali sofferenze fossero recuperabili nell'ambito delle varie coperture prestate la cui proximate cause fosse la stessa, ovvero l'atto di pirateria in se. E per quelle voci il cui recupero nelle varie polizze si è reso corretto diventava oggetto di disquisizione tra i soggetti coinvolti l'inquadramento di tali reclami e la loro pertinenza in ambito di AG oppure di AP.

Spesso per una corretta allocazione si rende necessario evidenziare l'atto di pirateria in se e lo scopo che chi lo compie si prefigge. In pratica occorre capire se lo scopo del pirata è ad esempio solo estorsivo o se esso è, invece, finalizzato all'appropriazione in via definitiva della nave e/o del suo carico.

La perdita subita dal proprietario del carico a seguito dell'appropriazione o distruzione da parte dei pirati di tutto o di parte di quest'ultimo non è certamente recuperabile in AG, difettando in esso la finalità e le caratteristiche proprie dell'atto di avaria comune, per cui -in sede contributoria - una tale perdita rileverà soltanto ai fini della determinazione dei valori contribuenti.

Vedete quindi che al di là del riscatto in sé, che capisco essere l'elemento più folcloristico della vicenda, anche per gli aspetti legislativi che certamente lo caratterizzano, il rischio sottoscritto non si limita solo a quello ma si estende ben oltre.

Se dovessimo quindi schematizzare l'analisi a consuntivo che l'assicuratore ha l'onere di fare per determinare il giusto indennizzo da riconoscere al proprio, od ai propri assicurati, dovremmo dire che il costo assicurativo dell'ADP (atto di pirateria) si può suddividere, come in molti casi ordinari, in un esborso per contribuzione in *avaria generale* ed in un esborso per *avaria particolare*; farebbero parte dell'AG le spese ed i sacrifici sofferti le cui caratteristiche hanno i fondamenti appena, seppur velocemente, ricordati e farebbero invece parte del calcolo delle AP i danni sofferti dal corpo o dal carico dove invece tali caratteristiche non si ritrovano. ... e le eventuali perdite economiche che non rientrano in nessuna delle due categorie?

Beh, prima di introdurre alcuni concetti tutt'ora alquanto molto discussi e che probabilmente non fanno piacere a molti voglio ribadire quanto detto prima in merito ai principi espressi nella regola A delle York & Antwerp Rules, ovvero **spesa straordinaria** *intenzionale e ragionevole per la salvezza comune allo scopo di proteggere da un pericolo "comune"*.... e ribadire anche che nella stragrande maggioranza dei casi le polizze trasporti internazionali sono polizze che vedono la loro "attivazione" solo se il danno sofferto è direttamente correlato ad un rischio nominato in polizza.

Nei casi studiati si è evidenziato come, nel periodo di detenzione, la nave e soprattutto il suo carico si trovano esposti ad una serie di rischi decisamente notevoli e che si possono tradurre in perdite anche rilevanti che, seppur relazionabili agli avvenimenti in essere, non trovano un inquadramento assicurativo direttamente connesso all'ADP in sé.

Pensiamo per esempio al caso classico di un carico che, durante il tempo necessario per conseguire la liberazione della nave e del suo carico a condizioni economiche ragionevoli, subisce un deprezzamento in conseguenza di un suo deterioramento o di vicende di mercato. In questa situazione, il comportamento dell'Armatore che, attraverso i propri negozianti, riduce il riscatto, ottemperando ai propri obblighi di assicurato ovvero agendo quindi come un "uninsured" buon padre di famiglia, non può essere oggetto di censura sebbene un tale comportamento abbia cagionato una perdita, magari anche maggiore della quota di riscatto così risparmiata o addirittura della spesa complessivamente comportata dalla liberazione della spedizione.

Nei casi che ci è capitato di poter analizzare, o addirittura di gestire direttamente, l'analisi di tali perdite ha reso evidente che la causa prossima dei danni sofferti come quella sopra descritta non era stata l'ADP stesso ma l'eventuale delay nel rilascio della spedizione o la natura del carico, rischi che notoriamente non sono compresi nelle coperture merci classiche di tal che le relative perdite non possono essere reclamate dal proprietario del bene penalizzato all'assicuratore di questo.

In pratica i liquidatori hanno evidenziato come il deperimento di un carico o la sua perdita di valore per sbalzi di mercato o per l'alterazione delle condizioni a cui lo stesso doveva essere mantenuto anche durante il periodo di detenzione sono conseguenti al tempo intercorso nella trattazione e non al sequestro della spedizione in se stesso; in parole povere trova applicazione un principio che seppur paradossale è corretto, ovvero quello che se si fosse pagato subito quanto richiesto inizialmente la spedizione avrebbe potuto riprendere in tempi estremamente brevi e i danni da delay etc, non sarebbero insorti.

Ora capisco perfettamente cosa viene spontaneo pensare, che senso ha magari risparmiare un cifra X di riscatto e perderne una cifra 2X per delay ?....beh sotto il profilo puramente logico la risposta probabilmente è ...nessuno. La realtà è che, per quanto spiegato, tali situazioni si verificano, si sono già verificate e si potranno ancora verificare per un motivo estremamente semplice: Gli interessi coinvolti, seppur condividenti la medesima situazione di pericolo e tendenti al medesimo risultato della loro salvezza, sono -o quantomeno possono essere- in conflitto fra loro a cagione delle natura e caratteristiche di ognuno e delle diverse ragioni e finalità della partecipazione di ciascheduna alla "common adventure".

Fatte queste osservazioni diventa chiaramente comprensibile quanto può diventare difficile, durante la gestione del rilascio di una spedizione, il coordinamento delle parti coinvolte, in quanto, seppur vero sulla carta quanto appena descritto, va poi ricordato che nella pratica è l'armatore colui che - quantomeno in prima battuta- deve sopportare gran parte delle relative spese e, preso atto delle peculiarità del rischio in oggetto, colui che potrebbe subire le differenze spesso macroscopiche delle varie legislazioni in materia.

Va, quindi anche, considerata la difficoltà oggettiva che esso andrebbe ad incontrare nella richiesta di contribuzione al carico dopo che lo stesso ha subito gravi danni non recuperabili a seguito di lunghe trattative nel pagamento il cui scopo è stato, di fatto, solo quello di limitare perdite altrui o perdite comuni ma minori, ed in tali considerazioni deve anche trovare spazio, da parte dell'assicuratore corpi dell'armatore, la valutazione del possibile inquadramento

degli eventuali sacrifici sofferti dalla nave e la probabilità che ne venga richiesto il rimborso nella sua totalità, per mancata contribuzione carico.

Non v'è, purtroppo, una guida pratica cui attenersi per la perfetta gestione di queste situazioni né un manuale di consigli da distribuire ai propri assicurati in merito alle varie decisioni da prendere durante il periodo di crisi. Ciò che possiamo e dobbiamo fare per poter rendere un servizio sempre più completo e corretto a chi decide di affidarsi a noi è esclusivamente solo capitalizzare le esperienze del mercato, studiarle ed interpretarle nella maniera più ragionevole possibile insieme ai nostri assicurati con l'intento di ricercare nell'interesse comune delle soluzioni condivise.

Vorrei inoltre concludere sottolineando che le problematiche che spero di aver perlomeno sufficientemente riportato, e che sono frutto solo di un inizio di esperienza in materia di atti di pirateria dovrebbero però anche essere elemento di riflessione durante i procedimenti di valutazione del relativo rischio in fase di assunzione dello stesso. Come confido si sia capito l'esito di un Piracy claim può difatti cambiare moltissimo in funzione non solo di quegli elementi classici ed usualmente considerati dai nostri assuntori come l'area geografica dove mediamente le unità da assicurare prestano i propri servizi, le loro motorizzazioni e le loro capacità di manovra ma anche, e molto, dal tipo di attività e trading che con esse viene esercitata dai rispettivi armatori.

*Paolo Olivari
Hull Claims Manager*

Assicurazioni Generali S.p.a.
*Corporate Risks - Italian operations
Marine Hull Dept.*

*Tel. + 39 010 55 23 631
Fax + 39 010 55 23 622
Mob. + 39 334 6543 456
Olivari.paolo@generali.it*