

# GARANZIE CARENTI per I PAESI PIÙ A RISCHIO

Per le zone più calde del mondo, in cui le aziende operano tra conflitti armati e instabilità politica, le coperture assicurative prevedono clausole ed esclusioni significative di cui tener conto, con limitazioni sia geografiche, sia temporali

di **CLAUDIO PERRELLA**,  
partner di Ls LexJus Sinacta

**L'ultimo decennio ha visto numerosi Paesi vicini all'Italia (sul piano geografico e commerciale) attraversati da tensioni o conflitti. Molte aree vivono una fase di difficile assestamento politico e istituzionale.**

Le imprese italiane si spingono in mercati nuovi, spesso inediti, con incognite sul piano legale e istituzionale. Il mercato assicurativo ha dovuto, dunque, elaborare strumenti specifici per le imprese che operano in mercati che oggi e, nel prossimo futuro, possono rappresentare una opportunità (si pensi ad esempio al settore infrastrutturale), nei quali occorre tuttavia operare con grande cautela ed attenzione. Il quadro è composito, perché alcuni Paesi presentano gravi problemi di sicurezza, al punto da esporre gli operatori al

rischio di conflitti armati; in altri (ad esempio molti di quelli attraversati dalla cd. *primavera araba*) il rischio è più limitato, ed espone soprattutto a disordini e difficoltà sul piano logistico e operativo.

## L'assicurazione delle merci

Per l'assicurazione delle merci trasportate si fa tradizionalmente ricorso ai formulari elaborati dal mercato assicurativo inglese, in particolare le *Institute cargo clauses* (Icc), elaborate dall'*Institute of London Underwriters*.

Le Icc (A) corrispondono alla copertura ormai tradizionalmente definita come *all risks*, espressione che rappresenta la circostanza che l'ambito di estensione della copertura assicurativa offerta è tendenzialmente quanto più estesa possibile.

Pur essendo estese le Icc (A) prevedono però esclusioni significative, in quanto la copertura ad esempio, non opera in relazione a perdite o danni determinati da un vizio proprio della merce (*inherent defect*), o dall'inadeguatezza dell'imballaggio e della preparazione della merce per il trasporto, o ancora i danni nascenti da insolvenza dell'armatore o noleggiatore che esegue il trasporto.

Tra le esclusioni spiccano quelle in relazione a danni verificati per atti di terrorismo.

Si tratta di una *exclusion* modificata nel 2009, alla luce del proliferare di fenomeni di terrorismo; l'esclusione ora opera in relazione a una serie di atti non solo di natura terroristica, bensì anche legati a ragioni e rivendicazioni politiche, ideologiche e religiose. Si tratta di una modifica evidentemente volta a riflettere l'emergere di movimenti e fenomeni



che difficilmente possono rientrare in una nozione di terrorismo applicata in modo rigoroso e letterale, e che tuttavia possono avere conseguenze fortemente dannose sull'esito del trasporto (si pensi, ad esempio, ad azioni dimostrative o rivendicazioni di gruppi o movimenti).

Particolarmente rilevante è anche la cosiddetta *transit clause*, che determina l'ambito di copertura sul piano temporale e geografico. La copertura assicurativa, infatti, termina al più tardi allo scadere di 60 giorni dal completamento della scaricazione dalla nave nel porto finale di sbarco delle merci assicurate in polizza, con la conseguenza che, qualora il trasporto venga ritardato in modo significativo da difficoltà sopravvenute a livello logistico, la merce può risultare priva di copertura.

### **L'impatto delle sanzioni sulle coperture assicurative**

Il sistema delle sanzioni internazionali ha avuto una grande espansione, e resterà senza dubbio in futuro una realtà del commercio internazionale. Le sanzioni hanno ad esempio fortemente pesato sull'economia di paesi come l'Iran e Cuba, e continuano a



essere particolarmente rilevanti per stati come la Corea del Nord e la Siria.

Le polizze assicurative (soprattutto nel settore *shipping*) riflettono puntualmente tali limitazioni, con clausole che precisano che la copertura non opera per l'eventualità che esse siano "in contradiction to economic, trade or financial sanctions or embargoes".

In un caso recente, ad esempio<sup>1</sup>, si è analizzata la portata della esclusione contenuta in una clausola denominata *Iran Sanctions Clause* che recitava "Insurers may, on such notice in writing as the Insurer may decide, cancel the Insurer's participation under this Policy in circumstances where the Assured has exposed or may, in the opinion of the Insurer, expose the Insurer to the risk

of being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action in any form whatsoever against Iran by the State of the Ship(s) flag, or by the United Kingdom and/or the United States of America and/or the European Union and/or the United Nations."

### **Assicurare i rischi di pirateria marittima**

Il fenomeno della pirateria marittima ha visto cambiamenti significativi nel corso degli ultimi anni, e a seguito dell'adozione di misure di prevenzione e contrasto, che si sono rivelate molto efficaci (in particolare la presenza di soggetti armati a bordo delle navi), i casi si sono drasticamente ridotti. Ma un episodio, recentissimo<sup>2</sup>, dimostra che occorre tenere la guardia alta.

La presenza di soggetti armati a bordo in chiave preventiva determina questioni delicate e di difficile gestione: basti pensare al ruolo del comandante, la necessità di calibrare l'impiego dell'uso della forza, di selezionare adeguatamente i soggetti dei quali gli armatori si avvalgono.

Lo strumento contrattuale elaborato per disciplinare l'impiego di guardie armate a bordo è come noto il *Guardcon*, predisposto da Bimco congiuntamente con rappresentanti del mondo armatoriale, assicurativo, P&I e legale. Si tratta di un contratto-tipo alquanto dettagliato, che indica (tra l'altro) gli *standards* ai quali devono attenersi i *Contractors* (Pmsc) con riguardo a copertura assicurativa, permessi e licenze, e contiene una disciplina particolarmente dettagliata con riguardo a responsabilità e poteri di controllo del Comandante e *third-party liability*. ❶

<sup>1</sup> *Arash Shipping v. Groupama* [2011]

<sup>2</sup> *First Somali Hijack Since 2012* <http://maritime-executive.com/article/report>