

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Dalle assicurazioni alle sanzioni ai rischi cyber: quanto l'Ucraina sta limitando lo shipping

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 18th, 2022

**Genova** – L'attuale conflitto militare in Ucraina sta avendo ripercussioni particolarmente significative e impattanti sugli scambi commerciali e sui trasporti marittimi, la logistica delle merci è spesso limitata e quando può operare deve fare i conti con extra-costi che vengono infine scaricati sul consumatore finale. Nonostante ciò c'è ovviamente anche chi in questo momento riesce a fare ancora più soldi mentre per tutti incombe la minaccia crescente della cyber security.

È questo il riassunto dello scenario descritto in occasione del workshop intitolato “Crisi ucraina: impatto sul comparto marittimo” organizzato da Liguria International.

Il primo importante fattore d'incertezza è rappresentato dalle sanzioni internazionali inflitte da Stati Uniti, Europa e Regno Unito: “Non c'è una normativa chiara in materia e questo allo shipping fa molto male. Quando per il trasporto marittimo un rischio non è assicurabile il comparto si pianta” ha affermato Enrico Vergani, avvocato dello studio Bonelli Erede. Il quale ha rilevato come, “dopo la pandemia, il mondo dello shipping si trova a dover fare i conti con dilemmi impossibili e ingiusti”.

Fra i soggetti più interessati dal campo minato delle sanzioni internazionali ci sono gli armatori “che devono dimostrare di aver agito in maniera diligente, escludendo dai propri rapporti commerciali persone e aziende soggette a sanzioni” ha aggiunto Vergani, che ha consigliato “due diligence preventive e il supporto di consulenti specializzati”. Advisor legali ovviamente ma anche consulenti assicurativi o altri specializzati in rischi sulla cyber security.

Francesco Ferrari, broker per la società First & P&I, ha offerto una panoramica attuale e piuttosto inquietante su ciò che avviene nel mercato assicurativo del trasporto marittimo con un focus particolare al settore Protection & Indemnity (P&I). “In questo momento i porti e i fiumi russi, il Mar d'Azov e il Mar Nero sono considerate aree ad alto rischio per le quali è richiesta una copertura extra (war risk) che costa ogni giorno fra il 2 e il 4% del valore della nave. Si parla di 350-500 mila dollari a nave per andare a operare in quei tratti di mare e per questo molti armatori stanno rinunciando a quelle rotte”. Non i greci visto che alcuni di essi colgono proprio l'opportunità “di ottenere ritorni importanti dal fatto che i noi sono schizzati alle stelle e gli extra-costi vengono poi scaricati sul consumatore finale”. Senza polizza war risk non si può però operare perché senza copertura P&I la nave verrebbe fermata al primo porto di scalo: chi vuole servire le rotte verso i

porti russi e ucraini deve sostenere costi elevati e assumersi rischi importanti.

A proposito delle sanzioni internazionali Ferrari ha spiegato poi che gli underwriters (i sottoscrittori) invitano gli armatori a effettuare una due diligence preventiva sull'attività che andranno a svolgere. “Gli aspetti da esaminare con attenzione sono: in quale trading area opererà la nave, se il carico è soggetto a sanzioni, se le parti coinvolte nella spedizione sono soggette a sanzioni statunitense, europee o britanniche e se vi possono essere restrizioni nella catena dei pagamenti”. Il broker di First P&I ha puntualizzato inoltre che “se un soggetto viola le sanzioni la compagnia assicurativa o i P&I Club può immediatamente far terminare la copertura con conseguente cessazione degli effetti risarcitori”. A queste criticità si aggiunge infine il fatto che larga parte del mercato riassicurativo è basato negli Stati Uniti con tutto ciò che ne consegue in termini di difficoltà a trovare disponibilità appunto a riassicurare certi rischi.

In occasione dello stesso workshop di Liguria International sono stati infine approfonditi, sempre con riferimento agli impatti del conflitto in Ucraina sullo shipping, il tema della sicurezza del personale (Mark William Lowe di Pyramid Temi Group ha parlato dei rischi in capo all'azienda per effetto degli standard Iso 31030 sul Travel Risk Management) e le nuove sfide imposte e minacce imposte dalla cyber security (di cui ha parlato Alessio Aceti, amministratore delegato di Sababa Security).

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, May 18th, 2022 at 5:18 pm and is filed under [Navi](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.