

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **P.L. Ferrari: “Senza contagio a bordo nessun rimborso alle navi per gli extra-costi”**

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 24th, 2020

Chi paga il conto dei danni causati a terzi da parte delle navi per effetto di un contagio a bordo di Coronavirus? A questa domanda ha cercato di dare una risposta rassicurante P. L. Ferrari, società di brokeraggio genovese parte di Lockton Group e specializzata nell'intermediazione di coperture P&I (protection & indemnity).

In una comunicazione inviata alla clientela l'azienda sottolinea che in questo periodo armatori e operatori di navi devono affrontare costi più elevati per fronteggiare e mitigare gli effetti dell'epidemia di Covid-19. “Laddove ci sia un focolaio o una diffusione del virus a bordo, i costi aggiuntivi che ne derivano saranno probabilmente coperti dall'assicurazione P&I” spiegano da P.L. Ferrari.

L'emergenza Covid-19 genera molti rischi e complicazioni pratiche a chi opera i trasporti marittimi internazionali. Alcuni esempi che il broker riporta sono i seguenti. La diffusione stessa del virus: questo potrebbe riguardare sia il contagio da parte dei lavoratori a terra nei confronti dei passeggeri o dell'equipaggio e viceversa; un ulteriore rischio riguarda il caso in cui venga contratto inconsapevolmente il virus da qualcuno a bordo che poi a sua volta infetta altre persone in un porto di scalo successivo.

Un altro esempio di rischi legati al Coronavirus è l'accesso negato nei porti alle navi a causa di una chiusura delle frontiere o di misure restrittive fra cui l'isolamento.

Ci sono poi i ritardi e le deviazioni sulla rotta delle navi che possono causare la perdita o il deterioramento del carico trasportato così come le responsabilità per il monitoraggio, la sistemazione e la fornitura di assistenza medica all'equipaggio e i passeggeri durante qualsiasi quarantena, deviazione di rotta o ritardo (ad esempio a causa di congestione).

Potenziati perdite: Da P.L. Ferrari avvertono sul fatto che le perdite che ne derivano possono essere consistenti: non solo l'aggravio di costi giornalieri per la gestione della nave ma anche le passività straordinarie un'emergenza come quella in atto può generare. I costi di gestione giornaliera delle navi (come ad esempio i premi assicurativi, salari dell'equipaggio, provviste, bunkeraggio e costi portuali) possono crescere per un ritardo nel viaggio a causa di una quarantena o per una deviazione della rotta, per malattia, morte e rimpatrio di membri dell'equipaggio o comunque

persone a bordo, o anche per un ordine di isolamento a bordo prima di entrare o uscire da un porto.

Le spese e le passività straordinarie potrebbero includere: perdita o danneggiamento del carico, contestazioni o rifiuti della merce trasportato da parte del ricevitore, noleggi mancati o interruzione dell'attività, malattia o morte di membri dell'equipaggio, rimpatrio di persone imbarcate, extra costi per stallie o controstallie, coperture assicurative aggiuntive per deviazioni di rotte rispetto a quelle pianificate.

Nonostante l'offerta di coperture da parte dell'International Group sia simile, P.L. Ferrari avverte che posso esserci leggermente differenze nelle definizioni e interpretazioni delle rispettive polizze assicurative o nel regolamento di ciascun P&I Club e ciò significa che le coperture possono differire in qualche modo da un assicuratore all'altro.

La società di brokeraggio specifica a questo proposito che la maggior parte degli assicuratori P&I prevede che: 1) solo i costi aggiuntivi sostenuti dall'armatore/operatore in aggiunta alle spese operative giornaliere possono essere recuperate; 2) la copertura P&I si applica solo in caso di insorgenza di una malattia a bordo della nave.

“In teoria, dunque, ciò escluderebbe qualsiasi costo aggiuntivo sostenuto a causa di qualsiasi minaccia di epidemia, qualsiasi isolamento precauzionale o qualsiasi ordine di quarantena o di rifiuto da parte di un'autorità per entrare in porto, nonostante non ci sia un'epidemia confermata a bordo” sottolinea la comunicazione di PL. Ferrari. “Questa interpretazione esclude anche gli oneri extra che l'armatore deve sostenere per effetto dei contratti stipulati, come ad esempio i costi di gestione giornaliera della nave per i quali il proprietario o l'operatore della nave non riceverà alcun ristoro”.

P.L. Ferrari in conclusione rende noto agli armatori o noleggiatori delle navi che la maggior parte dei P&I Club adotterà un approccio collaborativo.

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

This entry was posted on Tuesday, March 24th, 2020 at 11:44 am and is filed under [Senza categoria](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.