

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Consigli utili per le assicurazioni merci in tempo di Covid-19

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 26th, 2020

Il settore dei trasporti sta ancora vivendo molte criticità, sia per la diminuzione dei volumi che per la complessità delle nuove situazioni da gestire fra cui il rallentamento delle consegne e dei progetti industriali. Anche per questo nell'ultimo periodo si è presentata la necessità di trovare coperture assicurative diverse rispetto al passato, riferite ad esempio alla gestione dello stock di merci e della loro titolarità dei beni, alla deperibilità delle merci, ecc. Dal punto di vista assicurativo le criticità riguardano sia le aziende manifatturiere che quelle attive nella logistica e nelle spedizioni. Questi temi sono stati al centro di un webinar intitolato "Trasporti: profili di rischio, aspetti giuridici e soluzioni assicurative per un settore che non si ferma" organizzato da Anra, l'associazione che raggruppa i risk manager e i responsabili delle assicurazioni aziendali.

Molti sono i temi emersi durante il confronto a partire, a partire dall'impatto che il Covid-19 ha avuto sulle aziende in termini di diminuzione dei fatturati e interruzione delle filiere produttive. "Cosa può comportare questo? Molte aziende possono avere una maggiore attività online con il conseguente rischio però di incorrere in truffe e frodi. I principali impatti negativi per il settore sono stati ritardi e danni indiretti e problemi nelle rivalse. La mancata apposizione delle riserve sui documenti di trasporto, per esempio, è un possibile rischio (generato dal distanziamento)" si legge nella sintesi del webinar realizzata dal broker assicurativo Care. Altre criticità sono quelle legati ai possibili ritardi e al Covid come forza maggiore a proposito del quale vi sono interpretazioni differenti fra gli assicuratori.

Per le aziende produttrici possono esserci allungamenti dei tempi di stoccaggio, con relative conseguenze sulle merci, e deviazioni di percorso, e in questo caso l'azienda deve essere attenta ad avvisare prontamente l'assicuratore per un adeguamento della copertura. Questi alcuni consigli diretti ai vettori: non devono assumersi responsabilità contrattuali maggiori di quelle ex convenzioni internazionali, cercare di apporre le riserve, monitorare e programmare i tempi di consegna, assicurarsi di verificare la capienza della polizza.

Ci sono poi i rischi presi in considerazione invece dagli assicuratori. A proposito dell'impatto della pandemia la prima ipotesi esaminata è stata quella del possibile fallimento delle compagnie di navigazione per diminuzione delle spedizioni trasportate. "Le merci rimarrebbero in questo caso bloccate sulle navi che non hanno denaro per pagare le entrate in porto. Nelle polizze trasporti, il danno da ritardo è spesso escluso, quindi il committente deve fare tutto quanto possibile per assicurarsi la solidità della compagnia (soprattutto se le quantità sono ingenti)" è emerso nel

webinar.

Sempre a proposito dei rischi presi in considerazione dagli assicuratori ci sono trasporti più frazionati, incremento di truffe o frodi (quello che succedeva quando molte aziende iniziavano a vendere nella exUrss scottandosi con falsi destinatari e indirizzi inesistenti) o ancora l'esclusione della pandemia fra le coperture. Quest'ultima "non è una clausola necessaria, ma tutte le compagnie stanno valutando se questa clausola debba essere inclusa nelle polizze All Risks. "Nel mercato anglosassone c'erano delle esclusioni (la Sars ad esempio) da cui si parte per questa tipologia di analisi. Le Institute Cargo Clauses (Icc), all'art. 18, impongono all'assicurato che agisca con ragionevole sollecitudine in tutte le situazioni che sono sotto il suo controllo (buona organizzazione, scelta del vettore adeguato, ...). Questo può incidere sulla copertura. È importante che il proprietario delle merci faccia attività di prevenzione nell'organizzazione del trasporto (soste in transito, per esempio, per permettere di mantenere le merci al sicuro)" spiega ancora la sintesi del webinar prodotta da Care.

Nel mondo trasporti ci sono due coperture: la vettoriale e la copertura All Risks merci. Perché la seconda sia coinvolta è necessario il danno materiale diretto alla merce. I danni indiretti non sono coperti dalle polizze trasporti. In questo ambito, vengono in evidenza tutte le coperture relative alle spese affrontate dall'assicurato. Tutte le polizze prevedono l'obbligo per l'assicurato di far fronte alle spese di salvataggio (art. 1914 c.c.). Queste spese sono coperte e il venir meno a quest'obbligo può inficiare la copertura (ICC, art. 19). "Le spese di disinfezione possono rientrare in queste spese di salvataggio? Si tratta di una valutazione che l'assicurato dovrebbe condividere con l'assicuratore. Questo dialogo è fondamentale in questo momento" si legge ancora.

Altro tema cruciale in questo periodo è la mancata apposizione delle riserve che può diventare un problema grave. "Se tale mancata apposizione deriva dall'impossibilità di scendere dal mezzo, si parla di caso fortuito. Ma l'esonero dalla responsabilità opera soltanto in caso di dolo o colpa grave. Bisogna apporre le riserve, anche in modo postumo, ma appena possibile; magari con comunicazione separata (i.e. PEC) con invocazione della causa che ha impedito l'apposizione delle riserve" è emerso dal webinar di Anra.

Altro tema sollevato: La contaminazione da virus è un danno materiale diretto alla merce? Questo non è un danno ipotizzabile, perché non è il caso per il Covid. Il danno che la merce può subire è un danno che deriva da ciò che viene imposto, non dalla contaminazione. Le Institute of Cargo Clauses 2009, che coprono tutto quanto non espressamente escluso, prevedono due clausole importanti di esclusione (agli articoli 4 e 6).

Altro aspetto importante attiene alla durata della copertura, che generalmente coinvolge "l'ordinario corso del viaggio": Un eventuale fermo può essere considerato ordinario corso del viaggio? Qui, è necessaria l'analisi caso per caso. Idem per quanto riguarda la durata. Anche su questo il consiglio agli è quello di un coordinamento con l'assicuratore per evitare che la merce rimanga priva di copertura. Laddove la merce giaccia in un determinato luogo, deve essere valutato dove la merce soste e che siano rispettate determinate caratteristiche di presidio della merce.

Durante il webinar è emerso anche un quesito sui rischi legati alla ritardata consegna nell'ipotesi in cui la nave sia stata posta in quarantena per virus tra i membri dell'equipaggio. In questo caso, scatta la questione della responsabilità dell'armatore e va valutata la legge applicabile. Nel caso della normativa italiana, i profili di responsabilità per invocare il caso fortuito sono ampi. Diversa è l'ipotesi di una legge diversa, per esempio nei paesi di common law, perché lì l'esonero da caso

fortuito e forza maggiore è previsto soltanto ove specificamente inserito nel contratto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 26th, 2020 at 6:58 pm and is filed under [Spedizioni](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.