

**Il panorama delle coperture
assicurative merci trasportate.**

**Un focus sui soggetti, i rischi e le
nuove problematiche**

- **Soggetti:**

- I diversi soggetti e bisogni assicurativi e le relative polizze merci (responsabilità e danni per conto)

- **Rischi:**

- Nuovi rischi emergenti: Cyber Risk
- Rischi complessi Project Cargo

- **Nuove problematiche nel trasporto containerizzato:**

- Gigantismo navale e relativi impatti, anche assicurativi
- Le ricadute assicurative del fallimento Hanjin (Clausole merci)

Le Parti del Trasporto

Mittente

Ricevitore

Utenti

Attori

TRASPORTO

Spedizioniere

Vettore

MTO

Multimodal Transport Operator

NVOCC

Non vessel operating common carriers

Terminalisti

Operatori di logistica

I contratti

- **CONTRATTO DI COMPRAVENDITA**
(Venditore/Compratore)
C.C. 1470 e 1510, II c.
- **CONTRATTO DI TRASPORTO**
(Caricatore/Vettore/Ricevitore) C.C. 1678
- **CONTRATTO DI ASSICURAZIONE**
(Assicuratore/Contraente /Assicurato) C.C. 1882

Polizze Merci – I soggetti coinvolti

- ✓ **Proprietario delle Merci**
 - **Acquirente - Venditore**
- ✓ **Prestatore di Servizi / Operatore del trasporto**

Spedizioniere

Vettore



Polizze di responsabilità

Polizze danni per conto

Art. 1891 C.C. : Assicurazione per conto di chi spetta

Distinzione fra Contraente e Assicurato

L'assicurazione per conto di chi spetta (CC 1891)

- ✓ **Il contraente deve adempiere gli obblighi derivanti dal contratto: pagamento del premio, dichiarazioni precontrattuali**
- ✓ **I diritti derivanti dal contratto spettano all'assicurato e il contraente non può farli valere senza espresso consenso dell'assicurato**
 - ✓ **Cassazione S.U. n. 5556 18/4/2002:**
 - ✓ **Nel contratto per conto di chi spetta ha diritto all'indennità soltanto colui che al momento del danno è proprietario del bene e quindi titolare dell'interesse assicurabile.**
- ✓ **All'assicurato sono opponibili le eccezioni che si possono opporre al contraente**
- ✓ **Alternativa per il proprietario di assicurarsi in nome proprio o di affidarsi all'operatore del trasporto**

Nuovi rischi emergenti: Cyber Risk

- ✓ Danni e perdite finanziarie derivanti da eventi accidentali o dolosi che colpiscono reti di computers, software e basi dati
 - Danni propri (First party)
 - Danni a terzi (Third party)
- ✓ Institute Cyber Attack Exclusion Clause – cl. 380 10/11/2003
 - “Cyber Risk Gap”
- ✓ Non-marine market Cyber Attack Exclusion Clause JSC2015/005 - 6 November 2015 (Joint Specie Committee);
- ✓ Bozza di cl. 380 Hull amended: “buy-back” con Clause 1.3: esclusione non si applica ai danni materiali che sarebbero coperti dalla polizza
 - ➔ Ferma sul Mercato di Londra
- ✓ Fase di studio e analisi nel Marine: quali necessità dei clienti?

Rischi complessi: l'assicurazione dei Project Cargo

- Spedizioni di merci facenti parte di un progetto costruttivo, quali un intero impianto o un'infrastruttura (autostrada, ferrovia, porto, ...)
- Fattori di rischio rilevanti
 - Geografici
 - Logistici: trasporti complessi
 - Elevati valori (soprattutto impianti industriali)
 - Complessità dei beni



26.07.2007







I «critical items»

- Importanza dei «critical items»
 - componenti critiche per l'avvio dell'operatività del Project
 - in assenza delle quali il Project non può essere attivato
 - hanno impatto sulla «**Scheduled Commercial Operation Date**»
- Criteri per l'individuazione dei “critical items”
 - valore > ad un determinato importo (es. 2M \$)
 - non possono essere stivati in container box da 40'
 - «repair/replacement time» (incluso il tempo di trasporto) > 6 mesi
 - Tempo intercorrente fra spedizione e SCOD
 - non riparabili – in caso di danno – alla località di destinazione finale
 - impossibilità di rimpiazzo in caso di danno

La polizza per Project Cargo:

Project Cargo Insurance and Project Cargo Delay in Start Up - JC2009/020 – 02 November 2009

- Combinato di polizza danni alle merci e perdite pecuniarie: 2 sezioni
 - **Section 1 - Marine Cargo Policy (Danni alle merci)**
 - **Section 2 – Delay in start up (DSU) / Advanced Loss of Profit – ALOP)**
 - **General Policy Conditions** (valida per Section 1 e 2)
 - Survey Warranty:
 - Supervisione del perito e obbligo di osservanza delle prescrizioni su tutti i “critical items” (a meno che in container box esclusivo)
 - Conseguenze di “breach of survey warranty”
 - Nessuna conseguenza sulle spedizioni che ottemperano la warranty
 - Copertura limitata a ICC B per le spedizioni “in breach”
- Esigenza di informazioni dettagliate per comprensione rischio
- Importanza del Risk Management → Survey
- Elevati valori in rischio, con problematiche di accumulo

Nuove problematiche nel trasporto containerizzato

1) Il gigantismo navale

- ✓ Le grandi navi portacontainer: MSC Oscar 19.224 TEU



- ✓ 25 navi >20.000 TEUs previste in consegna fra 2017 e 2018
- ✓ Previsione di navi da 24.000 TEUs¹⁴

Problematiche del gigantismo (1)

✓ Impatti assicurativi per cumulo di esposizioni

- ULCV valore corpo US \$ 200.000.000
- Valore carico US \$ 800.000.000 ca:
 - 19.000 TEU capacità, @ 80% → 15.200 TEU
 - Valore medio merce x container 20'(TEU): \$ 50.000
 - Valore totale merce: US \$ 760.000.000
- **Valore totale (corpo+merce) US \$ 960.000.000**

Problematiche del gigantismo (2)

✓ **Eccesso di offerta di stiva**

- noli depressi (\$ 1.080/TEU)
- 4,70% flotta in disarmo

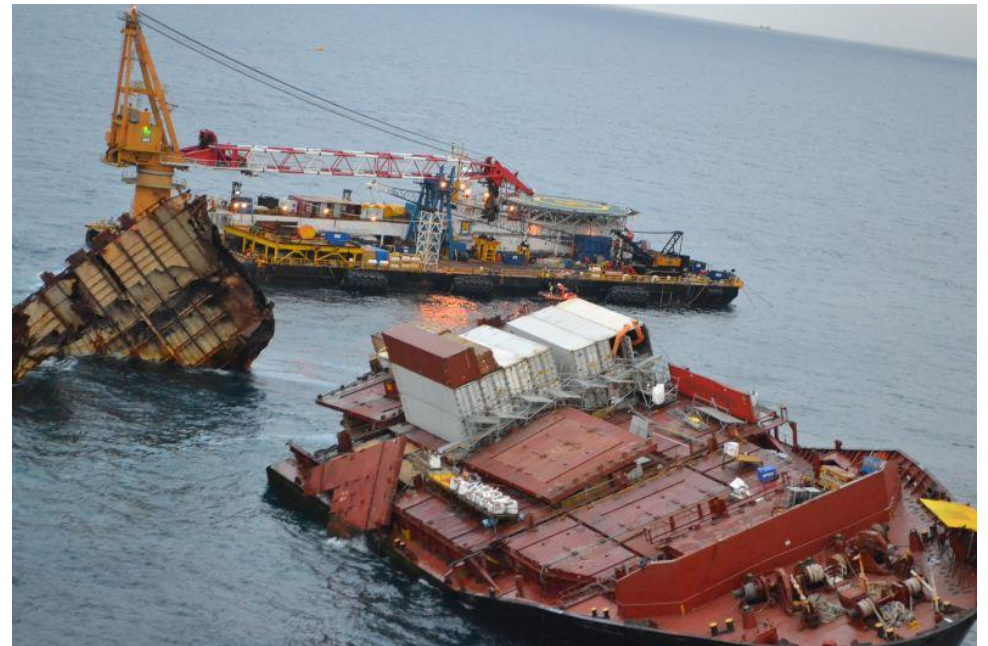
✓ **Criticità di sicurezza su maggiore scala**

- Contenuto e peso dei containers imbarcati (VGM – Solas)
- Rischi di incendio a bordo (prevenzione e contrasto)
- Sicurezza strutturale
- Gestione situazioni di emergenza

MSC Napoli – 4.734 TEU – incaglio, 2007



Rena – 3.351 TEU – incaglio, 2011



MOL Confort – 8.100 TEUs - Cattivi tempi 2013



Nuove problematiche nel trasporto containerizzato

2) Fallimento Hanjin e le Institute Cargo Clauses

✓ Fallimento Hanjin

- Insolvenza dell'armatore
- Ritardi nella consegna dei carichi; esigenze di inoltro

✓ Institute Cargo Clauses: ed. 1.1.82 e 1.1.2009

- Esclusione Delay: nessuna differenza
- Esclusione insolvenza vettore:
 - Ed. 1982: escluso
 - Ed. 2009 escluso ma fatto salvo «innocent Assured»
- Forwarding charges
 - Uguale formulazione: indennizzabili se conseguenza di un rischio coperto
 - Ed. 1982: non coperte perché insolvenza non è rischio coperto
 - Ed. 2009: coperte se non si prova che l'Assicurato doveva essere al corrente dello stato di insolvenza del vettore.

Le Institute Cargo Clauses: 1.1.2009 vs. 1.1.1982

✓ **Insufficienza di imballaggio o preparazione merci (4.3)**

Causa di esclusione se imballaggio o preparazione effettuati :

- dall'assicurato o suoi dipendenti
- prima dell'inizio dei rischi

✓ **Esclusione Terrorismo e similari (7.3 / 7.4)**

esclusione delle motivazioni ideologiche o religiose (il terrorismo è legato all'organizzazione)

✓ **Transit clause (8)**

✓ La copertura non inizia più dal momento in cui le merci lasciano il magazzino ma dal momento della prima movimentazione finalizzata all'immediato carico a bordo del veicolo o mezzo di trasporto

➔ sono coperte le operazioni di carico e di scarico e la giacenza a bordo in attesa partenza

Grazie per l'attenzione

Alessandro Morelli – 3/2/2017

Siat
ASSICURAZIONI