

MERCATO

Come proteggere il trasporto

L'emergenza del Covid-19, con la sua estensione planetaria, ha dato origine a una serie di difficoltà nel portare a termine operazioni di trasporto, specie marittimo, o di consegna delle merci. La novità richiede un approfondimento dei risvolti assicurativi

L'impatto dell'emergenza Covid-19 nel settore dello shipping e dei trasporti è rapidamente divenuto rilevantissimo, con conseguenze che non è semplice valutare appieno nella loro portata.

In molti Paesi l'accesso in porti, interporti, terminal e aree di smistamento è stato fortemente ridotto o impedito, con inevitabili ritardi nell'esecuzione dei trasporti e la necessità di svolgere operazioni non preventivate di sbarco, trasbordo, movimentazione.

Tutto questo ha notevolmente incrementato il rischio di danneggiamento delle merci, soprattutto per quelle a temperatura controllata o maggiormente sensibili. Si assiste inoltre da settimane a fenomeni di grande accumulo di container nelle aree portuali in attesa di imbarco. La situazione rappresenta per molti aspetti una novità, con ricadute importanti in termini economici e di responsabilità che toccano inevitabilmente gli aspetti assicurativi. Su questo Insurance Daily ha chiesto l'opinione di **Claudio Perrella**, partner dello studio legale **R&P Legal**.



Avvocato, quali sono le conseguenze dell'attuale emergenza sulle coperture nelle assicurazioni merci?

Occorre partire dalla considerazione che le coperture merci, ad esempio la tipologia più ampia di copertura per le merci trasportate costituita dalle Icc A ed. 2009, presuppongono per l'operatività un danno fisico/materiale alla merce; non viene coperto il puro danno da ritardo. Serve dunque il requisito iniziale di un danno alla merce trasportata, e in caso di puro ritardo subito dalle merci in corso di transito non dovrebbe esserci spazio per l'operatività della copertura. Nella revisione delle Icc 2009 si è eliminata l'espressione "proximately" (presente invece nel testo del 1982) per cui non viene più posta la condizione che i danni siano in relazione "prossima" con il ritardo. Va detto però che l'eliminazione è avvenuta per rendere ancora più esplicito che il danno da ritardo non è coperto, ma è un dato acquisito che i danni da mero ritardo non lo siano neppure in base alle Icc 82.

Potrebbero essere coperte invece le spese di rispedizione/trasbordo?

La clausola Forwarding Charges delle Icc A recita:

"12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured".

Quindi occorre che il viaggio sia "terminated" e la merce prosegua verso la destinazione originaria o comunque compia il viaggio per il quale c'è copertura. In linea di principio, dunque, la forwarding charges clause potrebbe operare (anche tenuto conto che questo tipo di costi potrebbe rientrare negli obblighi di salvataggio ex art. 1914 C.C., Institute Cargo Clauses 2009 "Minimising losses, aimu all risks cargo clauses" (1/1/2004) Sue and Labour Clause) ma occorre però comunque che il viaggio sia dichiarato concluso dal vettore, mentre per ora (almeno nella gran parte dei casi) ci sono state situazioni di ritardo o maggiore complessità nell'eseguire il trasporto. (continua a pag. 2)



INSURANCE Daily

● MERCOLEDÌ 27 MAGGIO 2020 N. 1760

(continua da pag. 1)

Ci sono clausole che permettono di ridurre l'esposizione di rischio in caso di accumulo di merce in un determinato luogo?

Questa in effetti è una situazione che si sta verificando con frequenza, ed è probabile che nasceranno dei contenziosi aventi a oggetto l'incremento di rischio legato allo stoccaggio protratto per lunghi periodi di tempo nei vari terminal.

Esistono vari testi di *accumulation clauses* (che sono state particolarmente rilevanti negli anni recenti, ad esempio nel caso dell'incendio nel porto di Tianjin) che disciplinano per l'appunto eventualità che a causa di eventi esterni vi sia uno stoccaggio incrementato di merci in un determinato porto, terminal o area.

Di regola tali clausole richiedono che si verifichi una interruzione del trasporto o comunque circostanze al di fuori del controllo dell'assicurato che determinano una presenza non prevista di merci in un determinato luogo o area, e il meccanismo previsto in polizza è quello della permanenza della copertura assicurativa, ma con l'applicazione di specifici massimali o sottolimiti.



Una situazione come il Covid-19 è prevista nei contratti di trasporto marittimo (charter party)?

Sì, perché che ci sono state nel recente passato epidemie (in particolare quelle di Ebola e Sars) che hanno portato il mercato dello *shipping* ad adottare alcune clausole specifiche che disciplinano l'eventualità che a causa di un'epidemia o di una pandemia diventi pericoloso fare approdo in un porto o area.

Bimco ha elaborato ad esempio nel 2015 la *Infectious or contagious diseases clause for voyage and time charter party* e clausole analoghe sono state elaborate nelle scorse settimane da **Intertanko**, specificamente per il caso di Covid-19.

Queste clausole fanno sì che gli armatori non siano tenuti a fare scalo in porti in zone colpite dall'epidemia, con formulazione del tipo "The Vessel shall not be obliged to proceed to or continue to or remain at any place which, in the reasonable judgement of the Master/Owners, becomes is an Affected Area after the date of, whether or not such place was an Affected Area at the time of entering into this Charter Party or became so thereafter."

Per "affected area" si intende un'area che "in the reasonable judgement of the Master or Owners, there is a risk of exposure to the Vessel, crew or other persons on board to the Disease and/or to a risk of quarantine or other restrictions being imposed in connection with the Disease". Come si vede, queste pattuizioni lasciano agli armatori la decisione se l'approdo in un porto mette effettivamente a repentaglio l'incolumità dell'equipaggio ed espone la nave a rischi.

La situazione esistente ha riportato di grande attualità queste clausole, e in tutti i contratti in corso di stipulazione viene ora richiesta immancabilmente l'introduzione di clausole specifiche per il Covid-19.

L'epidemia può rendere un porto "unsafe", esponendo a rischi l'equipaggio e la nave?

In via di principio l'epidemia può rendere effettivamente un porto non sicuro, con conseguente possibilità per l'armatore di rifiutare l'approdo. La definizione classica di *safe port* è contenuta nel caso *The Eastern City, 1958* "A port will not be safe unless, in the relevant period of time, a particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship". Nei contratti di noleggio a tempo il noleggiatore è tenuto a dare disposizioni di operare solo in *safe ports*, e in alcuni formulari (es. *Baltime*) è previsto un esplicito divieto per il noleggiatore di dare disposizioni di fare scalo in un porto dove si sono verificate febbri o epidemie.

Il mercato assicurativo ha elaborato una esclusione per il coronavirus?

Sì, nel mercato inglese è stata elaborata già da settimane un testo di *Coronavirus Exclusion Clause*, che recita: "Your Insurance Policy does not / This Insurance does not {delete as applicable} cover any claim in any way caused by or resulting from:

- a) Coronavirus disease (Covid-19);
- b) severe acute respiratory syndrome Coronavirus 2 (Sars-CoV-2);
- c) any mutation or variation of Sars-CoV-2;
- d) any fear or threat of a), b) or c) above".

Come si vede, la formulazione tiene conto anche di eventuali mutazioni o variazioni del virus, con un'applicazione flessibile e suscettibile di operare anche per il futuro.

Quali sono le questioni pratiche emerse nel settore dei trasporti?

Sono numerose. Ad esempio molti vettori e corrieri stanno chiedendo di essere manlevati nel caso in cui non riescano a consegnare la merce con formale sottoscrizione della presa in consegna alla ricezione delle merci, da parte degli aventi diritto (ad esempio in caso di mancata sottoscrizione dei documenti del trasporto o su altri dispositivi come il tablet nella disponibilità dell'autista) per evitare il rischio di contatti degli autisti con i terzi ricevitori. Qui direi che una richiesta di manleva generalizzata non sia ammissibile in via generale, ma occorre fare una valutazione del caso concreto. (continua a pag. 3)

(continua da pag. 2)

Non sembra ammissibile nei casi in cui il ricevitore/destinatario è munito di adeguate misure di sicurezza e prevenzione per evitare contatti.

L'impossibilità di farsi sottoscrivere il documento di trasporto all'atto della riconsegna fa probabilmente sì che non operi immediatamente il meccanismo previsto all'articolo 1698 C.C. "Estinzione dell'azione nei confronti del vettore" (*Il ricevimento senza riserve delle cose trasportate col pagamento di quanto è dovuto al vettore estingue le azioni derivanti dal contratto, tranne il caso di dolo o colpa grave del vettore. Sono salve le azioni per perdita parziale o per avaria non riconoscibili al momento della riconsegna, purché in quest'ultimo caso il danno sia denunciato appena conosciuto e non oltre otto giorni dopo il ricevimento*), ma fa carico al ricevitore/destinatario sollevare immediatamente dopo, e comunque appena possibile, eventuali riserve al vettore in una comunicazione separata.

Un altro caso del quale si è occupato?

Si sono verificati casi di spedizioni di beni quali mascherine e dispositivi medici, con trasbordi presso porti/aeroporti, blocchi in dogana senza apparente valido motivo, seguiti da sequestri e sparizioni (per essere presumibilmente destinate all'utilizzo interno del Paese di transito).

L'evento sembra inquadrabile come furto, l'epidemia ha costituito di fatto l'occasione per il prodursi dell'evento, non la causa in senso stretto, e la fattispecie potrebbe rientrare nell'ambito di copertura di una polizza merci che si estende al furto (o a situazioni quali *pilferage, non delivery* etc.).

Va tenuto conto tuttavia che molti Paesi hanno introdotto divieti all'esportazione di simili prodotti in mancanza di autorizzazioni a opera delle autorità dal paese di partenza, per cui il trasporto potrebbe avvenire *contra legem* e un provvedimento di blocco della merce potrebbe essere inquadrato come sequestro/confisca.

Che accade se un'imbarcazione subisce un danno nel corso di una navigazione avvenuta in violazione dei divieti?

La fattispecie integra con molta probabilità una precisa esclusione di polizza (che di regola prevede il difetto di copertura se la navigazione avviene in violazione di una disposizione di legge), con conseguente difetto di copertura assicurativa.

M.M.