



L'assicurazione trasporti e le sfide del nuovo decennio

Milano, 31 marzo 2011

Cenni su recenti problematiche nel mondo dei  
trasporti marittimi:  
quali risvolti per gli Assicuratori?

Alessandro Morelli

# Sommario:

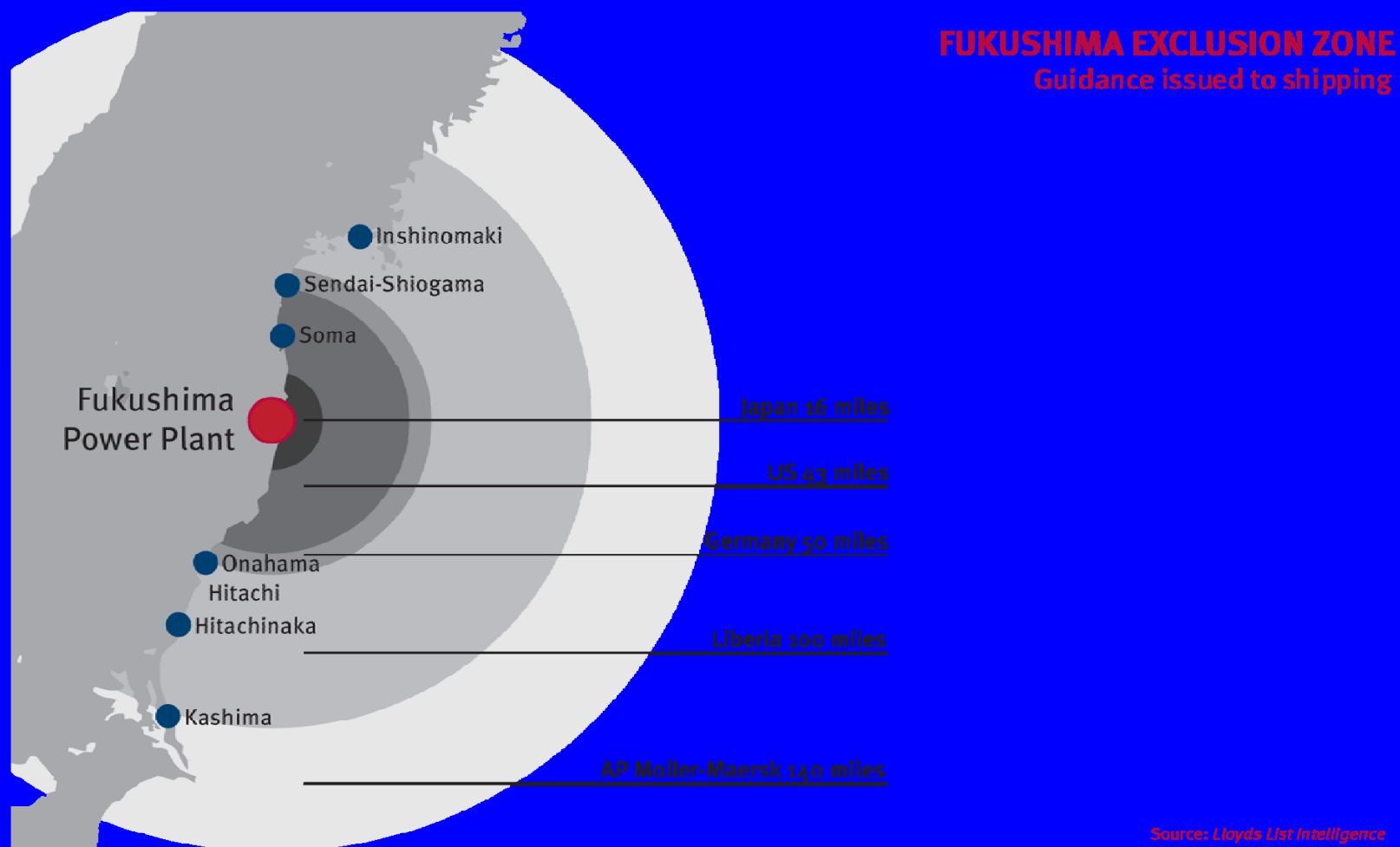


- ☞ Terremoto e maremoto in Giappone
- ☞ Conflitto in Libia
- ☞ Problematiche nel trasporto marittimo di merci
  - ☞ merci in container
  - ☞ minerali alla rinfusa
- ☞ La conciliazione obbligatoria

# Terremoto e maremoto in Giappone

- ◆ Stime di quantificazione dei danni (Fonte: The Insurance Insider)
  - Prime stime di perdite economiche totali fra 200 / 300 miliardi \$
  - Stime di danni assicurati per 15 / 35 miliardi \$ (escluso tsunami)
  - Bassa penetrazione assicurativa (14%/17%) in Giappone per il rischio terremoto
  - Swiss Re stima 1,2 miliardi \$
  - Stima danni marine: 1 – 3 miliardi \$
  - 10 total losses corpi per 300 milioni \$
  - Mancano stime per i danni alle merci

# Terremoto e maremoto in Giappone



# Terremoto e maremoto in Giappone: effetto su coperture assicurative

## ◆ Coperture corpi

- Danni fisici coperti (ITCH 6.1.3 terremoto e 6.1.1 tsunami)
- Esclusi i danni da contaminazione radioattiva (non negoziabile)
- Loss of hire : solo se c'è danno alla nave conseguente a terremoto o maremoto
- Non è consentita cancellazione coperture a fronte di rischio altri terremoti
- Né è possibile richiedere soprapremi/limitazioni se navigazione I.W.

# Terremoto e maremoto in Giappone: effetto su coperture assicurative

## ◆ Coperture merci

- Danni fisici coperti con clausole ICC “A” e “B”
- Esclusi i danni da contaminazione radioattiva
- Quali effetti dai problemi operativi dei porti in Giappone:
  - ☞ Imprevista dilatazione delle giacenze in corso di transito (cl. 8 ICC)
  - ☞ Cambio di destinazione in corso di viaggio:
    - Cl. 8.3 ICC: copertura resta operante in caso di ritardo, “deviation” o “change of voyage” fuori del controllo dell’Assicurato (decisione di armatore o noleggiatore)
    - Cl. 10: “held covered” se cambio di viaggio deciso dall’Assicurato
  - ☞ Termine del contratto di trasporto (o del viaggio) fuori del controllo dell’Assicurato: cl. 9 richiede “prompt notice” per non far terminare copertura
  - ☞ Costi di inoltro (cl. 12 ICC “Forwarding charges”) coperti se trasporto termina a seguito di un rischio coperto => occorre verificare la causa del termine del viaggio (rischio di contaminazione nucleare o inagibilità del porto a seguito tsunami?)

## UNSAFE PORT

- E' legittimo per un armatore rifiutare una toccata o partire anzitempo per evitare esposizione a radiazioni nucleari?
- Problemi anche sui porti di Tokyo e Yokohama
- “Unsafe port” in Common Law: The Eastern City:

*A port will not be safe unless,*

*in the relevant period of time,*

*the particular ship can reach it, use it and return from it without,*

*in the absence of abnormal occurrence,*

*being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship*

## Terremoto e maremoto in Giappone: effetto su coperture assicurative

### ◆ Coperture merci (segue)

- Possibile “rejection” da parte di porti europei di merci provenienti dal Giappone: effetto sulla copertura assicurativa?
- Exclusion Zone in Fukushima area non vincolante per coperture marine



# Conflitto in Libia

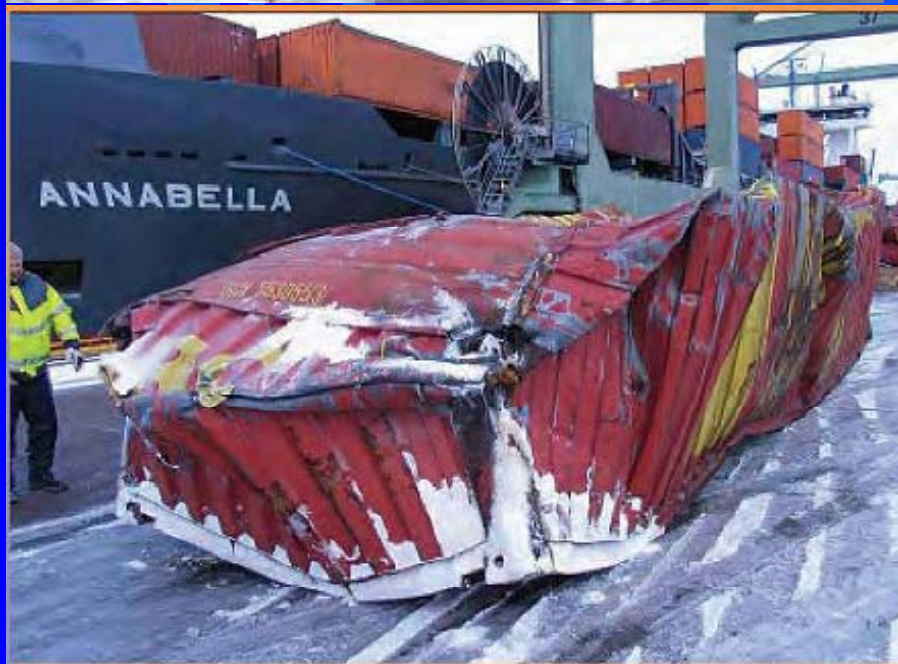
- ◆ Dal 17/3/2011 Libia è zona esclusa per coperture corpi RG (JWLA/017 3/3/2011)
- ◆ Tre tornate di sanzioni: ONU 26/2, UE 3/3 e 11/3: divieto di fornire armi e beni collegati e congelamento fondi di individui legati a Gheddafi
- ◆ Applicabilità della Sanction Clause
- ◆ Blocco navale NATO per far rispettare sanzioni : “Maritime Surveillance Area” (fra confini con Tunisia, Egitto e 35°N)
- ◆ Toccate ai porti libici consentite ma Nato consiglia agli armatori di tenersi lontano dalla costa
- ◆ Rischio di sequestro navi da parte dei ribelli per impedire l’esportazione di petrolio
- ◆ Nuova disdetta per la Siria ?

## Dichiarazione merci al carico

- ◆ Sicurezza del trasporto marittimo legata alla corretta dichiarazione dei carichi trasportati
- ◆ Due aree problematiche di attualità
  - Trasporto in containers
  - Rinfuse solide soggette a forte assorbimento umidità e rischio liquefazione

# Trasporto merci in container

- ◆ Forte incidenza del trasporto containerizzato per i prodotti industriali
- ◆ Frequenti dichiarazioni erranee o fraudolente circa il contenuto ed il peso dei containers (secondo statistiche scarto del 3% / 7% fra il peso dichiarato di un contenitore ed il peso reale)
- ◆ Errata conoscenza del peso può avere impatto sul carico della nave e sulla sua stabilità
- ◆ Nel 2007 due gravi incidenti (MSC Napoli e Annabella)



## Trasporto merci in container

- ◆ Nel 2008 è stata pubblicata una Guideline per il “Safe Transport of Containers by Sea” linee guide volontarie per il trasporto di merce containerizzata via mare
- ◆ Problematiche frequenti nell'imbarco da porti cinesi, ma non solo questi
- ◆ Esistono pressioni per arrivare all'obbligo della pesatura ai terminal portuali di carico, tramite emendamento alla Convenzione SOLAS (IMO Maritime Safety Committee, maggio 2011)
- ◆ Possibile impatto su coperture merci della errata dichiarazione se Caricatore assicurato riempie il container e comunica il peso



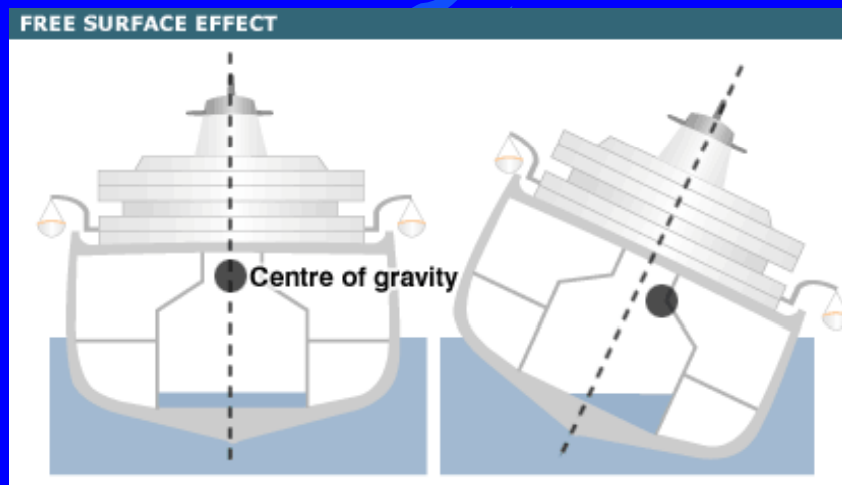
## Trasporto di minerali alla rinfusa

- ◆ Nel 2009 alcuni casi di perdite di navi con “iron ore fines” dall’India
- ◆ Alla fine 2010 tre casi di perdite totali di navi con carico di nickel ore
- ◆ Elemento comune: minerali soggetti a liquefazione se il contenuto di umidità eccede il “Transportable Moisture Limit”
- ◆ La liquefazione del carico può portare a perdita di stabilità e conseguente capovolgimento della nave
- ◆ Provenienze critiche le Filippine e Indonesia per nickel ore e India per iron ore, soprattutto in stagioni di piogge monsoniche
- ◆ Minerali stoccati all’aperto ed esposti a piogge monsoniche che aumentano la componente di umidità
- ◆ Necessaria una verifica della componente liquida al carico (“Flow Moisture Point”)
- ◆ Da 1.1.2011 in vigore International Maritime Solid Bulk Cargoes Code che fissa regole per il trasporto delle merci soggette a liquefazione

## Trasporto di minerali alla rinfusa



# Trasporto di minerali alla rinfusa





## Mediazione civile – Conciliazione obbligatoria

- ◆ D. Lgs. 28/2010 : dal 21 marzo 2011 obbligatorio promuovere un procedimento di mediazione (prima di azione giudiziaria) presso un ente pubblico o privato qualificato allo svolgimento delle funzioni di mediatore ed iscritto in registro tenuto presso il Ministero della Giustizia.
- ◆ Mediazione obbligatoria per le vertenze su contratti assicurativi, bancari e finanziari.
- ◆ Mancata conciliazione addebitabile ad uno dei due soggetti può dare origine a spese aggiuntive se il Giudice ritiene ingiusta la scelta di non conciliare nella sede preliminare
- ◆ La legge non detta criteri per la scelta dell'organo di mediazione , nè dal punto di vista della competenza, nè dal punto di vista della territorialità
- ◆ La legge consente di inserire in polizza clausole che individuino preventivamente gli organismi di mediazione => opportuna analisi al riguardo

A faint, light blue world map is visible in the background of the slide, centered behind the text.

L'assicurazione trasporti e le sfide del nuovo decennio

Milano, 31 marzo 2011

Cenni su recenti problematiche nel mondo dei  
trasporti marittimi:  
quali risvolti per gli Assicuratori?

Alessandro Morelli