

Supply chain: gestione dei rischi nell'ambito delle assicurazioni trasporti

Elisabetta Capurro

Responsabile Settore Merci - Assunzioni

SIAT Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni p.A.

UNIPOLSAI Assicurazioni S.p.A.



INDICE

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

I principali rischi secondo i più recenti sondaggi

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

Top causes of disruption



IT outages



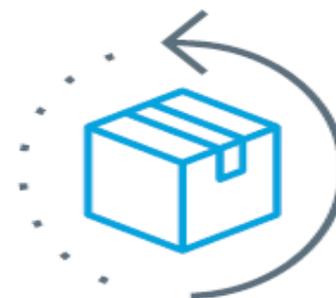
Adverse weather



Cyber attacks and data breaches



Loss of talent/skills



Transport network disruption

6

OCEAN CARGO RISKS
THAT CAN DISRUPT
SUPPLY CHAINS

1

COMPLIANCE

Failure to understand and comply with in-country/foreign insurance laws can incur costly delays.



2

CLAIMS

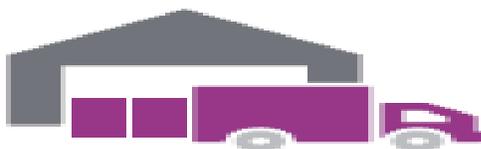
Getting claims settled fairly and quickly in a foreign country can be challenging without access to local claim agents.



3

FOREIGN
WAREHOUSING

Substandard facilities and procedures can increase the potential for damage and theft of goods in storage.



4

THEFT

Cargo is always susceptible to theft, with a higher likelihood in countries like Mexico, parts of South America, and Eastern Europe.



5

POOR PACKAGING

Failure to ensure goods are properly packed for in-transit conditions can result in damage that is easily preventable.



6

THIRD
PARTY RISKS

Allowing shipping agents or storage providers to handle insurance coverage can result in terms and deductibles that don't fit your needs.



Focus su ULVC (ultra large container vessel)

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri



Hazardous transport: container ship fires

Insufficient firefighting capabilities and a trend towards larger container ships to put pressure on maritime-dependent supply chains

Secondo la prima edizione dell' Annual Report rilasciato nel 2018 da DHL resilience360, la minaccia degli incendi a bordo delle ULCV – ultra large container vessel – è tra le **top 10** dei rischi da monitorare nel 2019, tema sul quale anche gli assicuratori trasporti stanno discutendo a livello mondiale.

ULCV: Capacità di carico raddoppiata negli ultimi 10 anni

50 YEARS OF CONTAINER SHIP GROWTH

Container-carrying capacity has increased by almost 1,500% since 1968



Approximate ship capacity data: Container-transportation.com; AGCS

Source: Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS)

OOCL HONG KONG – Capacità di carico: 21413 TEU





MAERSK HONAM - MARZO 2018

In caso di incendio, una nave in pericolo deve spesso considerare molte ore prima che soccorsi specializzati possano raggiungerla.

Sino al loro arrivo l'equipaggio della nave deve fare affidamento soltanto sulle proprie forze ed ai sistemi di bordo previsti dalle attuali normative internazionali. Ma questi sistemi sono adeguati ?

L'attuale normativa è stata sviluppata per navi cargo tradizionali molto differenti dalle portacontainer sia da un punto di vista strutturale sia per quanto concerne le modalità di stivaggio delle merci.



Nel 2014 l'IMO (International Maritime Organization) ha modificato il Chapter II-2/10 della Convention for the Safe of Life at Sea (SOLAS) relativamente alle protezione antincendio ma i contenuti sono stati resi obbligatori unicamente per le navi di nuova costruzione varate successivamente al 1° gennaio 2016.

«PLACES OF REFUGE»

AUTORITA' PORTUALI EVITANO DI DARE RIFUGIO A NAVI IN AVARIA SIA PER MANCANZA DI PERSONALE / ATTREZZATURE SIA PER PREOCCUPAZIONI INQUINAMENTO AMBIENTALE

IN AGGIUNTA, PER LE MEGA NAVI PORTACONTAINERS, MOLTI PORTI NON SONO FISICAMENTE ATTREZZATI PER ACCOGLIERLE

EU Operational Guidelines on Places of Refuge pubblicate a gennaio 2017 sono un primo passo verso migliori procedure ma occorre proseguire per un miglior coordinamento a livello mondiale ed un diverso approccio globale.



MSC Flaminia trova ricovero nello scalo tedesco di Wilhelmshaven circa due mesi dallo scoppio dell'incendio dopo lunghe trattative e dopo che altri porti europei hanno rifiutato il rifugio.

Perché stipulare una polizza trasporti

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

▪ Perché stipulare una polizza trasporti

- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

TRASFERIRE IL RISCHIO

- ANCHE IN PRESENZA DI UN OTTIMO RISK MANAGEMENT E SEVERE PROCEDURE, I RISCHI NON POSSONO ESSERE DEL TUTTO EVITATI
- E' IMPORTANTE AVERE UN'ULTIMA LINEA DI DIFESA E, TRA LE POLIZZE ASSICURATIVE PRESENTI SUL MERCATO, LE COPERTURE TRASPORTI SONO QUELLE PIU' ADATTE A MITIGARE LE MINACCE ALLA SUPPLY CHAIN E RIDURRE LE CONSEGUENTI PERDITE ECONOMICHE
- LE INTERRUZIONI ALLA SUPPLY CHAIN POSSONO AVVENIRE IN QUALUNQUE MOMENTO ED ESSERE IMPREVEDIBILI. LE COPERTURE TRASPORTI SONO LO STRUMENTO PIU' EFFICACE PER PROTEGGERE LA SUPPLY CHAIN



TIANJIN: ESPLOSIONE ED INCENDIO AGOSTO 2015

Copertura danni: rischi coperti

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

tipologie di rischio nella supply chain	copertura trasporti standard	copertura trasporti "tailor made"
EVENTI ATMOSFERICI - CATASTROFI NATURALI	coperti	copertura standard
DANNI MERCE IN GIACENZA	coperti se GIACENZA DI TRANSITO	copribili in alcune polizze
DANNI DA RITARDO	esplicitamente esclusi	solo in particolari casi (es. project cargo)
PIRATERIA	coperti da ICC A	copertura standard
TERRORISMO	in base alla TERMINATION OF TRANSIT CL. (TERRORISM) il rischio è coperto durante il trasporto e durante giacenze di transito	disponibile estensione terrorismo in giacenza
FURTO E RAPINA	coperti da ICC A	copertura standard
RISCHI SCIOPERI	coperti in base alle Institute Strikes Cl. (per alcune aree potrebbe essere richiesto sovrappremio)	copertura standard
RISCHI GUERRA	coperti in base alle Institute War Cl. (per alcune aree potrebbe essere richiesto sovrappremio). GARANZIA VALIDA SOLO SU TRATTE MARITTIME/AEREE	disponibile anche copertura WAR ON LAND
CYBER ATTACKS	esclusi in base alla INSTUTE CYBER ATTACK EXCLUSION CL.	al momento copertura non disponibile

Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

Avvalersi della stipula di copertura assicurativa da terze parti (spedizionieri, agenti marittimi) potrebbe non adattarsi alle nostre esigenze.
E' meglio avere il controllo sulla propria assicurazione!

INDENNIZZO DEL PIENO VALORE: l'indennizzo è corrisposto sulla base dell'effettivo valore della merce perduta e/o avariata mentre il vettore risarcirebbe entro i limiti previsti da leggi / convenzioni e solo nel caso di sua responsabilità.



The image shows a screenshot of an 'INVOICE' form. The header is yellow with the word 'INVOICE' in white. Below the header, there are several sections for client and item information. The total amount is displayed as '\$4520.00'. The form includes fields for 'Client Name', 'Client Address', 'City, State, Country', 'ZIP CODE', 'Invoice Number', 'Invoice Date', and 'Invoice Type'. There is also a table with columns for 'Item Name', 'Quantity', 'Unit Price', and 'Total Price'. The table contains four rows of data. At the bottom right, there are fields for 'SHIPPING', 'INSURANCE', and 'TAXES'.



LA FORMA «ALL RISKS»: non è l'assicurato che deve preoccuparsi di dimostrare che il rischio rientra in garanzia ma è l'assicuratore che dovrà eventualmente provare che l'evento dannoso rientra tra quanto escluso (onere della prova)



COPERTURA «DOOR TO DOOR» O «WAREHOUSE TO WAREHOUSE»: non importa quanti mezzi di trasporto sono interessati o se sono previste soste di transito, la copertura sarà comunque operante entro alcune limitazioni.

UTILIZZO DELL'EDIZIONE 2009 DELLE INSTITUTE CARGO CLAUSES: l'edizione 2009 è più favorevole all'assicurato rispetto alla precedente versione del 1982.

Alcuni esempi:

Il paragrafo 4.6 dell'edizione 2009 esclude l'insolvenza e il fallimento di armatori o vettori marittimi **MA SOLAMENTE SE** l'assicurato era a conoscenza o avrebbe dovuto essere a conoscenza, in base all'ordinaria diligenza nel corso degli affari, che tale insolvenza o inadempienza finanziaria avrebbe potuto impedire la normale prosecuzione del viaggio.

Collapse of Hanjin Shipping

- Largest corporate failure in the history of container shipping - 850,000TEU
- Hanjin had a global operation covering Asia, the Americas, Europe, the Middle East, South America, Africa and Australia.
- Containers were abandoned in over 900 locations. Most of the boxes were leasing company owned, either in their own livery or sale and leasebacks in Hanjin livery.



Nel paragrafo 4.3 dell'edizione 2009 l'esclusione per insufficienza o inadeguatezza dell'imballaggio **È STATA LIMITATA** alle sole ipotesi in cui l'imballo sia insufficiente o inadeguato relativamente al tipo di trasporto oggetto del contratto di assicurazione ed esclusivamente nell'ipotesi in cui l'attività d'imballaggio della merce sia stata posta in essere dall'assicurato o dai suoi dipendenti.

Il paragrafo 8 (Transit clause) prevede che la copertura non inizi 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.

Rispetto alla precedente edizione sono coperte le operazioni di carico e di scarico e la giacenza a bordo in attesa partenza.



Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Clausole utili per coprire, oltre ai danni materiali e diretti alle merci, anche alcune spese
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

Non solo danni materiali e diretti ma anche:

- Contributo avaria generale e spese salvataggio
- Spese di inoltro a destino: nel caso il viaggio assicurato abbia termine in un porto / luogo diverso da quello stabilito, conseguentemente al verificarsi di un rischio coperto, gli assicuratori rimborseranno tutte le spese straordinarie adeguatamente e ragionevolmente sostenute per la scaricazione, immagazzinaggio e inoltro della merce assicurata alla destinazione finale.

Inoltre, mediante il richiamo di apposite clausole, è possibile estendere la copertura a spese extra quali:

- SPESE DI SGOMBERO E SMALTIMENTO DELLE MERCI
- SPESE DI FUMIGAZIONE E QUARANTENA



Coperture di responsabilità

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri

NELL'AMBITO DELLE ASSICURAZIONI TRASPORTI, OLTRE ALE COPERTURE DANNI, ESITONO EFFICACI COPERTURE DI RESPONSABILITA' RIVOLTE A:

- VETTORI STRADALI
- SPEDIZIONIERI
- OPERATORI MULTIMODALI (MTO)
- OPERATORI LOGISTICI



Tipo Attività	Limite di Indennizzo	Normativa di riferimento
SPEDIZIONIERE puro	<p>Il cod. civ. non prevede alcun limite di responsabilità a favore dello Spedizionario, quando è semplice mandatario.</p> <p>Risponde quindi per il danno causato al proprio mandante ma,</p> <p>I SUOI OBBLIGHI RIGUARDANO UNICAMENTE LA SCELTA DELLA VIA, DEL MEZZO E DELLE MODALITA' DEL TRASPORTO</p>	<p>art. 1737 del cod. civ. (contratto di spedizione)</p> <p>art. 1739 del cod. civ. (obblighi)</p>
SPEDIZIONIERE / VETTORE	<p>Quanto applicabile al vettore, oltre agli obblighi di cui sopra per l'espletamento delle operazioni in qualità di spedizionario</p>	<p>art. 1741 cod. civ. (spedizionario / vettore)</p>

Lo SPEDIZIONIERE / VETTORE: organizza il trasporto emettendo lettera di vettura o documento di trasporto, evade le pratiche doganali e fiscali, gestisce gli altri documenti che accompagnano il trasporto, assume con mezzi propri o di terzi l'esecuzione del trasporto stesso.

E' responsabile per:

- errori professionali quali:
 - errata scelta del vettore effettivo o del mezzo di trasporto;
 - errato instradamento;
 - ritardata consegna;
 - insufficiente documentazione
- perdite e danni alla merce affidategli; per questi casi ha gli stessi obblighi e gli stessi diritti del vettore (art. 1741 del cod. civ.)

Lo SPEDIZIONIERE (puro): organizza il trasporto, evade le pratiche doganali e fiscali, gestisce i documenti che accompagnano il trasporto, reperisce il mezzo più adeguato.

E' responsabile solo per gli errori professionali

Gestione sinistri

1) Rischi attuali ed emergenti nella supply chain

- I principali rischi secondo i più recenti sondaggi
- Focus su ULVC (ultra large container vessel)

2) Trasferire il rischio mediante stipula di polizza trasporti

- Perché stipulare una polizza trasporti
- Copertura danni: rischi coperti
- Quali caratteristiche deve avere la copertura per essere efficace nella supply chain
- Coperture di responsabilità
- Gestione sinistri



E nel caso si verifichi un danno:

Fondamentale che compagnia assicuratrice possa contare su vasta rete internazionale di collaboratori (legali, periti, liquidatori).

In questo modo il corrispondente in loco opererà in ottemperanza a leggi e regolamenti locali e potrà velocizzare la definizione del sinistro.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Elisabetta Capurro

Responsabile Settore Merci - Assunzioni

SIAT Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni p.A.

Gruppo UNIPOLSAI

Via V Dicembre, 3 – 16121 Genova (GE)

T.(+39) 010 5546 213 - F.(+39) 010 5546 463

ecapurro@siatass.com

