



# Inlinea workshop: Marine Insurance

Cargo & Carrier's Liability

Stefano Parodi/Paola Ravano | 2023



# Agenda

1 Introduction and Activity

2 Cargo policy

3 Carrier's Liability policy

# 1

## Introduction and Activity

# Marine Insurance Global View

## Hull and Machinery Insurance

### Type of Contractors / *Products*

- Shipowners / **H&M – LoH – K&R**
- Builders / **BR - Ship Repair Liability**
- Yacht Owners / **Hull & Machinery** - Liability
- Charterers / **Liability**
- P&I / **Shipowners Liability**

## Cargo Insurance

### Type of Contractors / *Products*

- Industrial Companies / **Cargo**
- Carriers / Liability - **On Behalf**
- Freight Forwarders / **Liability - On Behalf**
- Traders / **Cargo with special conditions**
- Fine Art / Cargo with special conditions

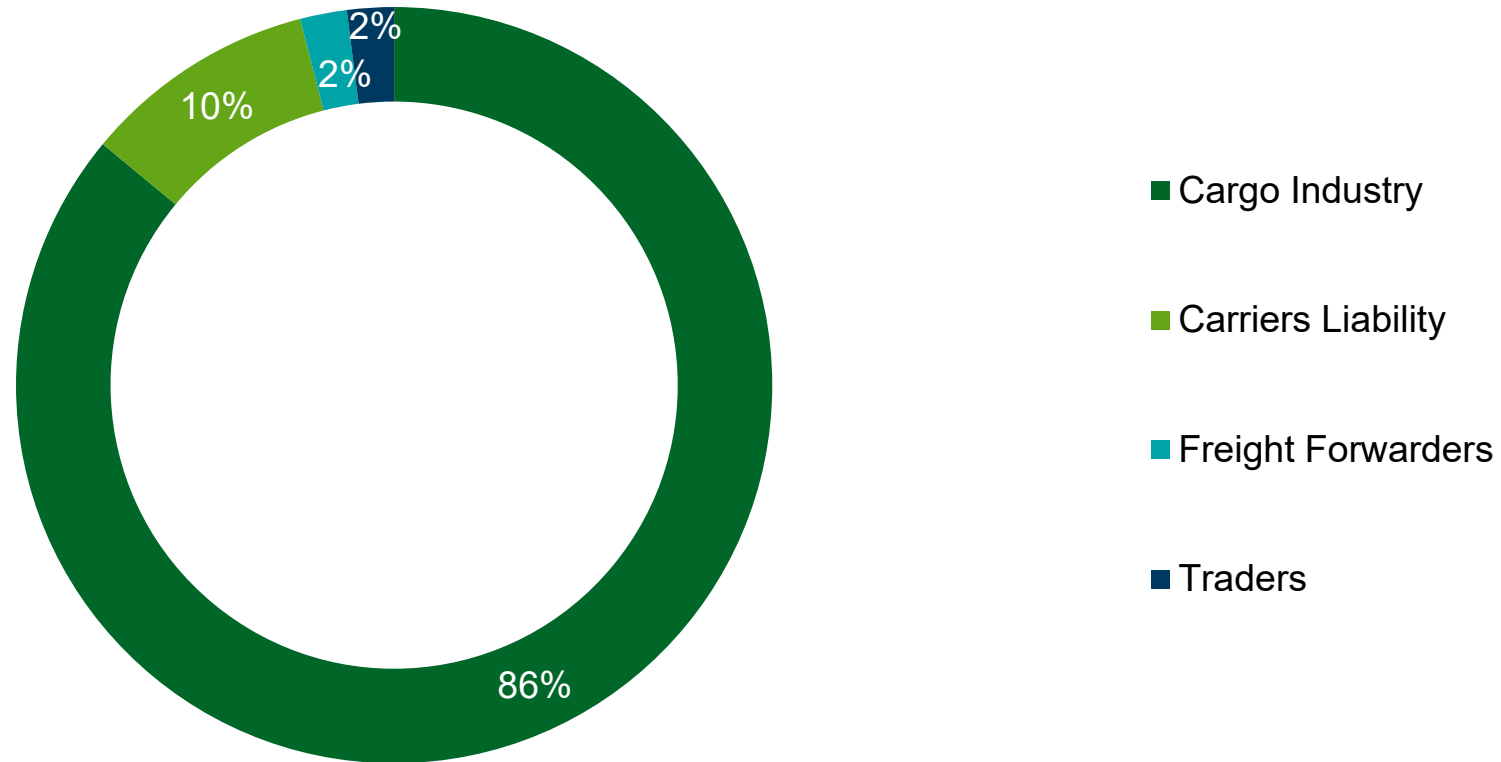
# Cargo Insurance – HDI Italy activity and products

Industry	Carriers	Freight Forwarders
<i>Manufacturing Companies</i>	<i>Only Land Carriers</i>	<i>Pure Freight Forwarders</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ No sector excluded</li><li>▪ Some goods excluded</li><li>▪ Some goods subject to referral within certain authorities</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ No sea or air carriers</li><li>▪ Italy or European Territory</li><li>▪ Liability subject to Italian and International laws</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Companies with no means of transport</li><li>▪ No Liability</li><li>▪ Cargo on behalf</li></ul>

# Our Portfolio

## Main focus on Cargo!

HDI strategy has been always addressed to Industrial business and Marine is not an exception



# 2

## Cargo Policy

# Contracts and Incoterms

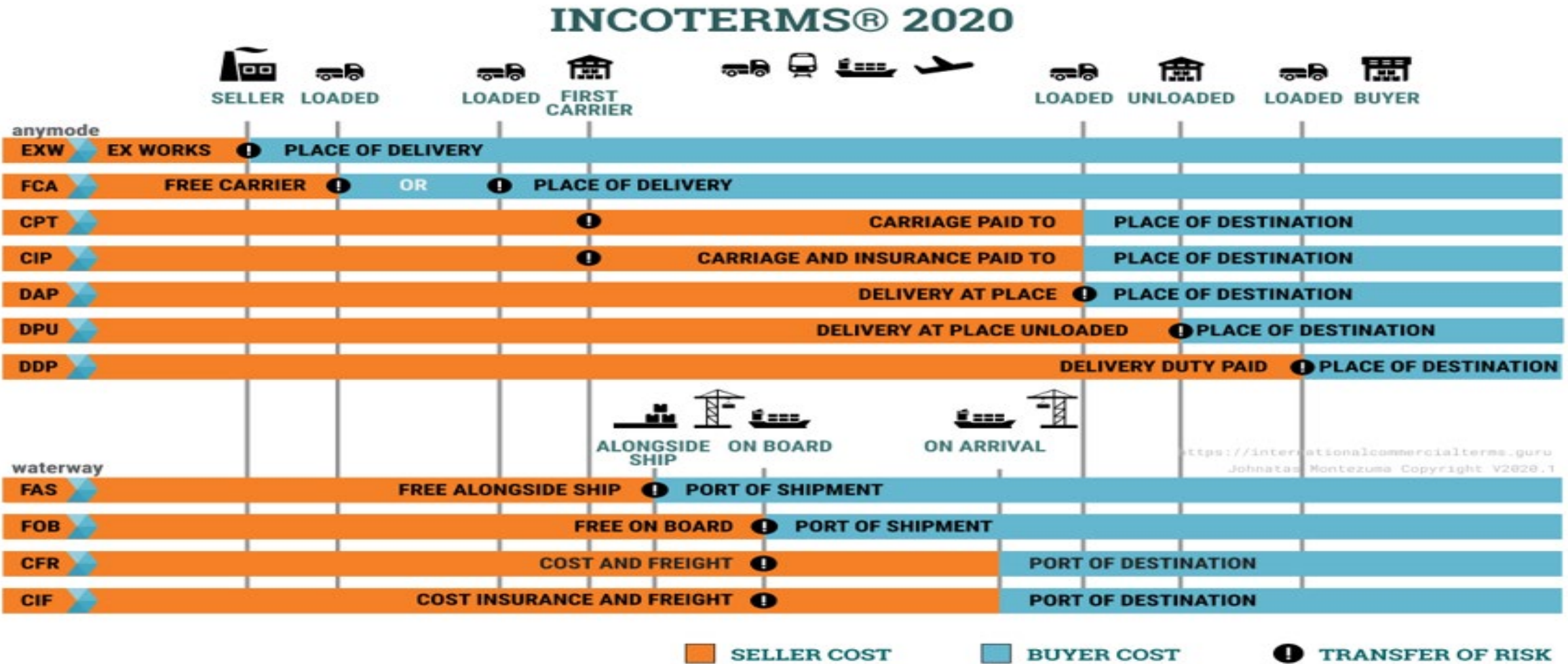


La circolazione delle merci avviene attraverso l'attivazione di tre contratti in sé autonomi, ma che inevitabilmente si condizionano reciprocamente.

- Contratto di compravendita / trasferimento della proprietà di una merce (fattura)
- Contratto di trasporto / obbliga il vettore, attraverso un corrispettivo, il nolo, a trasferire le merci da un luogo ad un altro (DDT, CMR, Bill of Lading, Air Way BL)
- Contratto di assicurazione / trasferimento del rischio



# Contracts and Incoterms



# Contracts and Incoterms

- **EXW** venditore mette la merce a disposizione del compratore nei propri locali. Non sdogana la merce per l'esportazione e non la carica sul mezzo di trasporto fornito dal compratore che deve supportare tutte le spese e i rischi fino alla località di destinazione.
- **FOB** il venditore mette la merce a bordo della nave designata dal compratore nel porto di imbarco. Superata la 'murata' della nave tutte le spese e i rischi di perdita o danno della merce sono a carico del compratore. Il venditore provvede allo sdoganamento.
- **CIF** il venditore adempie l'obbligo di consegna quando la merce è a bordo della nave nel porto di imbarco. Non solo è tenuto a supportare i costi relativi al trasporto fino al porto di destinazione convenuto e quelli relativi allo sdoganamento ma ha anche l'obbligo di fornire una copertura assicurativa minima (ICC C ) contro il rischio del compratore di perdita o danno della merce durante il trasporto.
- **DAP** il venditore effettua la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto pronta per lo scarico nel luogo di destinazione convenuto. Il venditore sopporta tutti i rischi connessi al trasporto fino al luogo di destinazione. Termine di resa utilizzato e suggerito per esportazione in paesi con obbligo locale



# Policy structure

## Condizioni Principali

- Periodo / Territorialità Acquisti – Vendite Massimali / Franchigie Valore Assicurabile / Obblighi in caso di sinistro
- **Institute Cargo Clauses A**
- Institute Strikes Clauses
- Institute War Clauses (solo marittimo)

## Condizioni Particolari

- Sezione Giacenza
- Contingency
- Ammanchi in Containers con sigilli integri
- Danni Occulti
- Rimborso Noli Aerei

## Esclusioni

- Dolo o colpa grave
- Vizio intrinseco della merce / Calo peso
- Unseaworthiness
- Difetto imballaggio
- Ritardi
- Danni indiretti

### **Institute Cargo Clauses A**

L'assicuratore deve dimostrare che il rischio è escluso!

La gestione sinistri diventa aspetto principale

# Principali rischi per tipologia di merce

**HAVE A LOOK AT:**

[https://cargohandbook.com/index.php/Welcome\\_to\\_CargoHandbook#](https://cargohandbook.com/index.php/Welcome_to_CargoHandbook#)

## 1. PHARMA

Temperature Control  
Theft Sensitive

## 2. FOOD

Temperature Control  
Theft Sensitive

## 3. FASHION

Theft Sensitive

## 4. HI-TECH

Theft Sensitive

## 5. MACCHINARI

Danneggiamento  
Posizionamento

## 6. ACCIAIO

Danneggiamento  
Condensa

## 7. RAME

Theft Sensitive

## 8. PROJECT CARGO

Critical Items  
Oversized Goods

## 9. COMMODITIES

Condensa / Calo Peso  
Contaminazione / HSSC

## 10. PELLAME

Arrossamento  
Theft Sensitive

Cash in Transit / Jewelry  
NO INTEREST

Yacht Transport  
NO INTEREST

Livestock  
NO INTEREST

# Principali rischi per tipologia di spedizione

## Marittimo

- Nave
- Operazioni carico/scarico
- On deck or under deck?
- Total Loss
- General Average
- Container in mare
- Magazzino portuale

## Terrestre

- Furto/Ammanchi
- Operazioni carico/scarico
- Soste/Logistica
- Ribaltamento/Incidente
- Appropriazione indebita

## Aereo

- Furto/Ammanchi
- Soste/Logistica



Particolare attenzione per **imballaggio, stivaggio, rizzaggio, fardaggio**

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx>

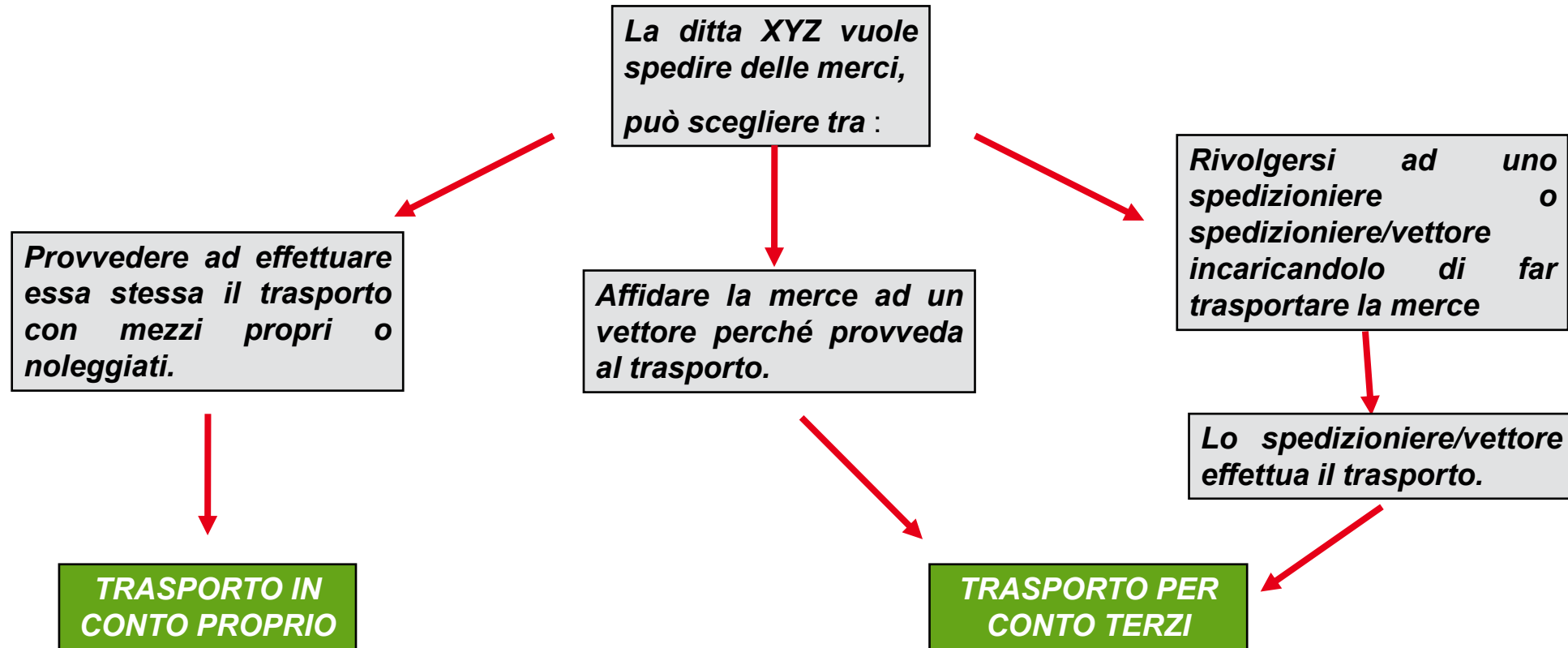
Concetto di **WARRANTY**



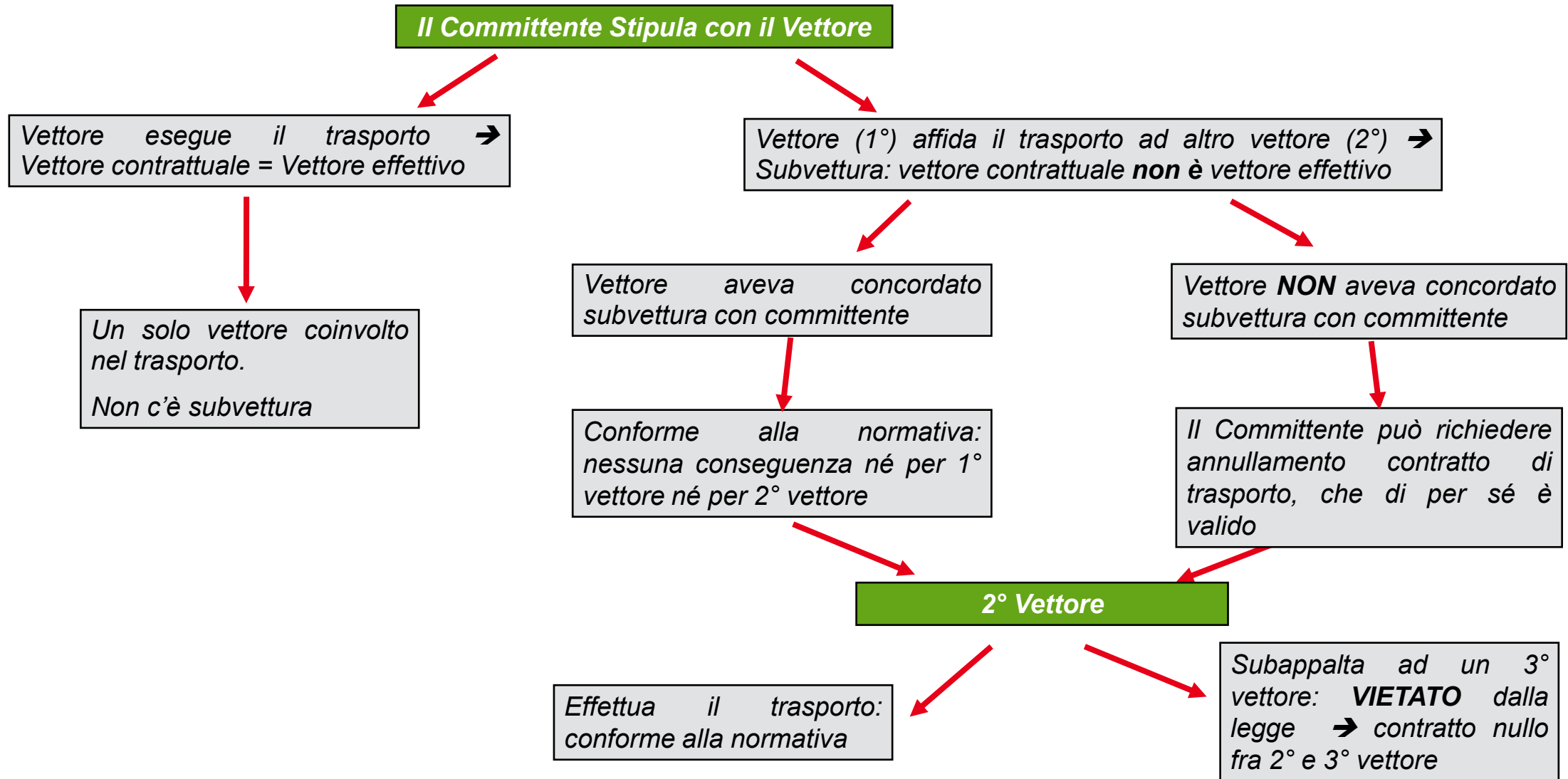
# 3

## Carrier's Liability Policy

# Trasporto in conto proprio ed in conto terzi



# Modalità di esecuzione del trasporto: Vettore Contrattuale e Vettore Effettivo



# Inquadramento Legislativo

## TRASPORTO NAZIONALE:

- ❖ Codice Civile: artt. 1678 – 1702 → Definizione di Contratto del Trasporto; Diritti del Mittente/Destinatario; Responsabilità del Vettore Stradale;
- ❖ Decreto Legislativo 286/2005 → riforma dell'autotrasporto e abolizione del sistema tariffario obbligatorio;
- ❖ Legge 190/2014 (Legge di stabilità 2015) → Disciplina della Sub-vezione.

## TRASPORTO INTERNAZIONALE:

- ❖ C.M.R. (Convention Marchandise par route) del 19/5/1956

Quando si applica:

- *partenza e arrivo in due stati diversi di cui almeno uno aderente*
- *La Convenzione si applica anche se il veicolo con la merce a bordo è caricato su nave, treno, aereo.*
- *Paesi europei aderenti: Paesi UE, Stato della Città del Vaticano, Repubblica di S. Marino, Norvegia, Regno Unito e Svizzera*



# Ambito di Responsabilità del Vettore Stradale

**Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto** (anche se si avvale di un subvettore per l'esecuzione dello stesso), dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario (quindi compresa la fase di custodia durante le soste).

In caso di danno o perdita avvenuto durante il trasporto, **il vettore si presume responsabile** e sarà suo onere dimostrare eventualmente il ricorrere di uno dei casi esimenti (c.d. responsabilità «Ex recepto»):

- ❖ **caso fortuito** (un fatto imprevedibile/inevitabile/eccezionale)
- ❖ **natura o vizio** proprio delle cose trasportate
- ❖ **difetto d'imballaggio** (se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballo - art. 1693 C.C.);
- ❖ **fatto del mittente o del destinatario.**





# Limiti di Responsabilità del Vettore Stradale

L'art. 1696 del C.C., come modificato dal D. Legislativo 286/05, stabilisce come va calcolata la responsabilità del vettore stradale relativamente ai danni e alle perdite causati alle merci trasportate. Il danno derivante da perdita o avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

❖ <b>TRASPORTI NAZIONALI:</b> (L'art. 1696 del C.C. & D.L. 25-11-2005 n. 286) perduta	→	Il risarcimento dovuto dal vettore nei trasporti nazionali non può essere superiore a <b>1 € per kg.</b> di peso lordo merce o avariata
❖ <b>TRASPORTI INTERNAZIONALI:</b> («CMR» Convenzione di Ginevra)	→	Il risarcimento dovuto dal vettore nei trasporti nazionali non può essere superiore a <b>8,33 DSP*</b> per kg. di peso lordo merce perduta o avariata

*\*DSP = DIRITTI SPECIALI DI PRELIEVO: trattasi di una unità di misura ricavata tenendo conto di un “paniere” di valute stabilite dal Fondo Monetario Internazionale (circa 10 €).*

Inoltre, è possibile derogare (**non a favore del vettore**) i limiti di cui sopra con un accordo preventivo tra il committente e il vettore, per cui capita talvolta che nei contratti di trasporto vengano stabiliti limiti più elevati.

# Inapplicabilità dei Limiti di Responsabilità

## IN CASO DI DOLO O COLPA GRAVE\*\*:

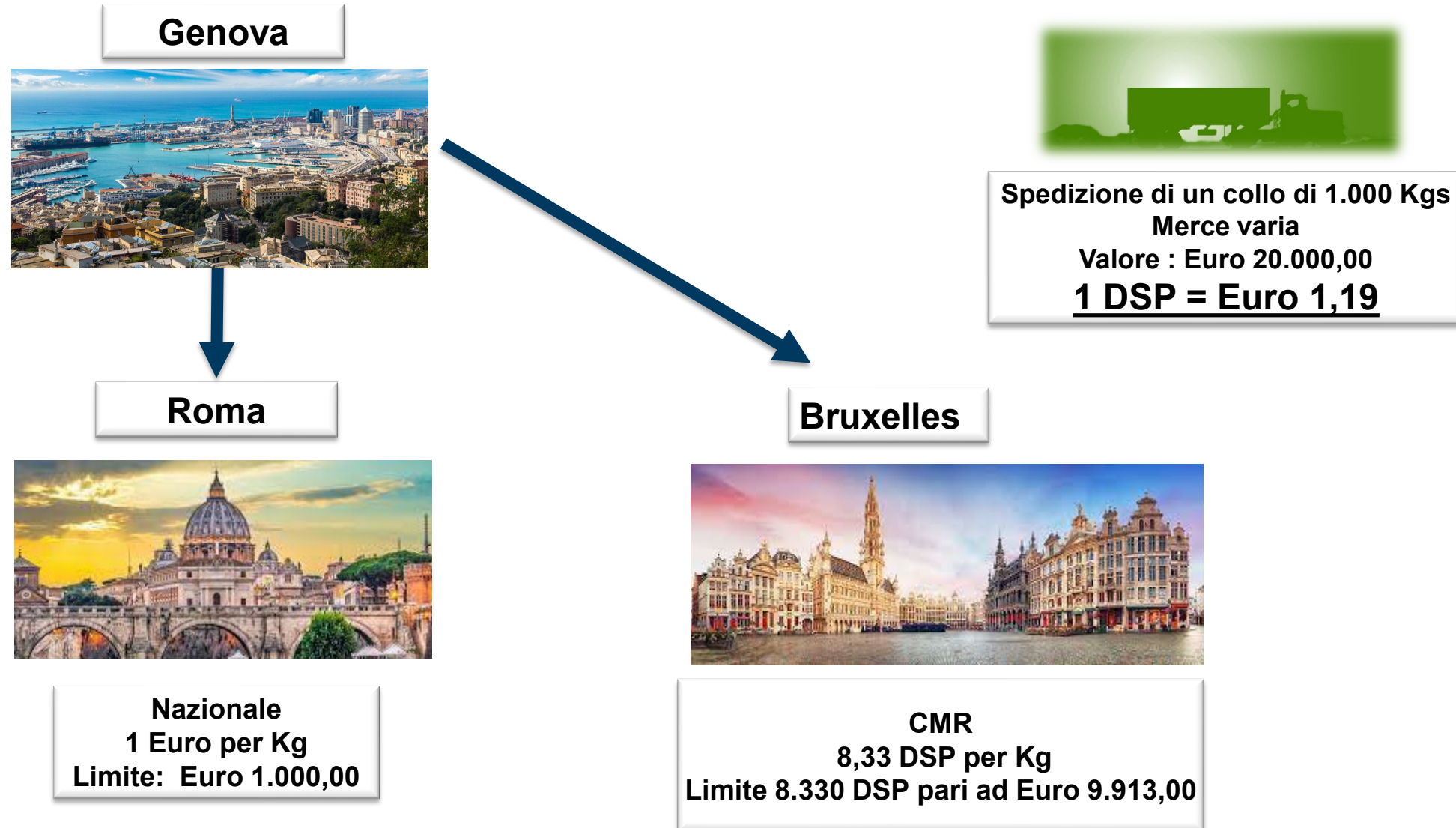


Il limite di risarcimento non si applica, la responsabilità del Vettore è pari al valore integrale del danno

Il vettore **non può avvalersi della limitazione della responsabilità** prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da **dolo o colpa grave** del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.



# Limiti di Responsabilità del Vettore Stradale



# Le Garanzie Offerte

## Tipologia

### ❖ RCV – Responsabilità Civile del Vettore Stradale

La Società si obbliga a tenere indenne l'Assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile, per risarcimenti da lui dovuti, ai sensi e nei limiti di legge, in qualità di vettore stradale, a titolo di responsabilità contrattuale per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto.

+

### ❖ DPC – Danni alla Merce Trasportata per Conto Terzi

La Società indennizza tutti i danni materiali e diretti che le merci - subiscano durante il trasporto via terra affidato al Contraente a causa di tutti i rischi del trasporto salvo quanto espressamente escluso.

Per la validità della copertura assicurativa è condizione essenziale che il Contraente abbia ricevuto dall'avente diritto, prima della presa in consegna delle merci da parte del vettore, **mandato scritto ad assicurare le stesse**.

Sono considerati validi anche mandati conferiti da terzi vettori e/o spedizionieri e/o aziende di logistica purché gli stessi agiscano per conto dei legittimi proprietari e/o aventi diritto.

## Forma

*SUL FATTURATO NOLI*

*SU TARGA IDENTIFICATA*

*“Questions?”*



”



*“Marine is not a destination, it is a journey that never ends”*

Stefano Parodi

”