



Inline 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

Manufacturing Companies

- No sector excluded
- Some goods excluded
- Some goods subject to referral within certain authorities

Carriers

Only Land Carriers

- No sea or air carriers
- Italy or European Territory
- Liability subject to Italian and International laws

Freight Forwarders

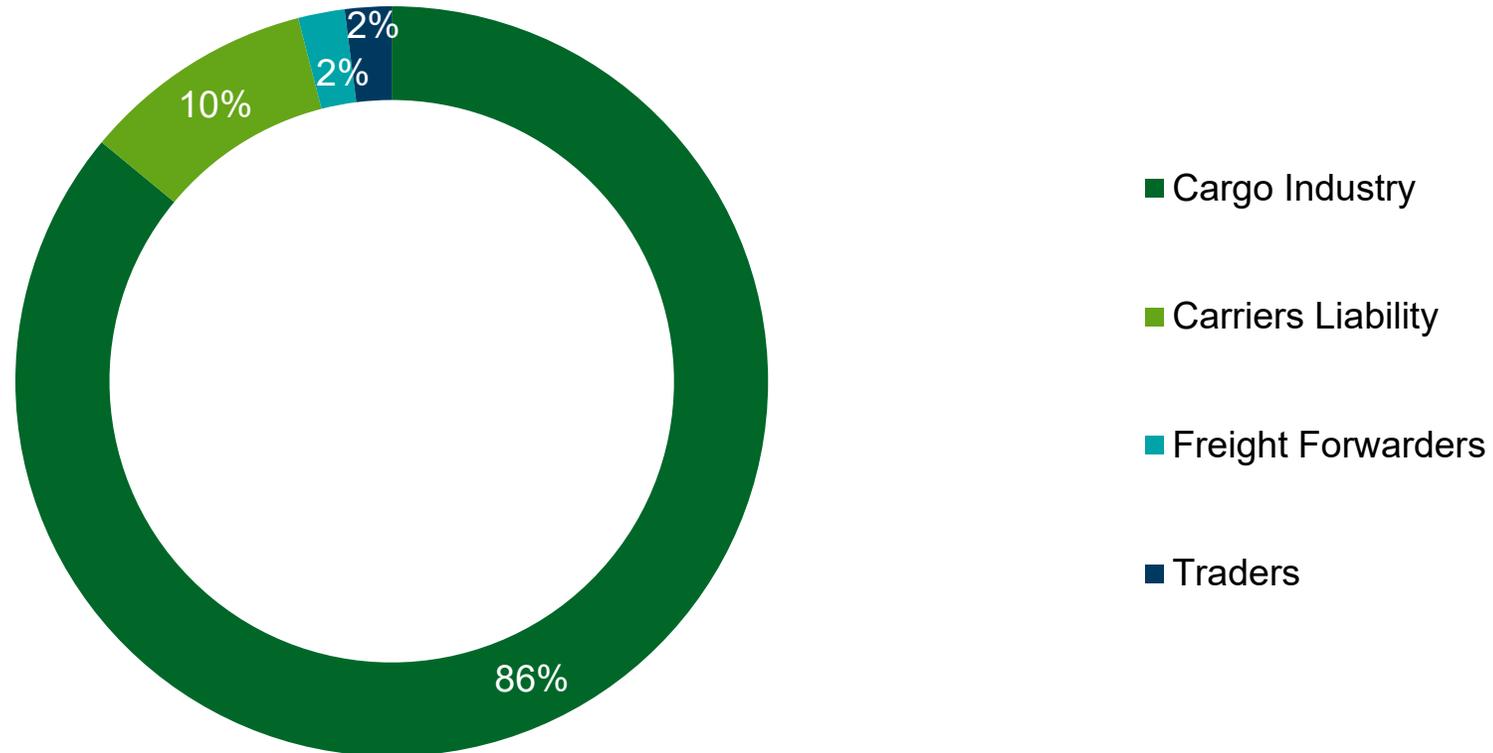
Pure Freight Forwarders

- Companies with no means of transport
- No Liability
- Cargo on behalf

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

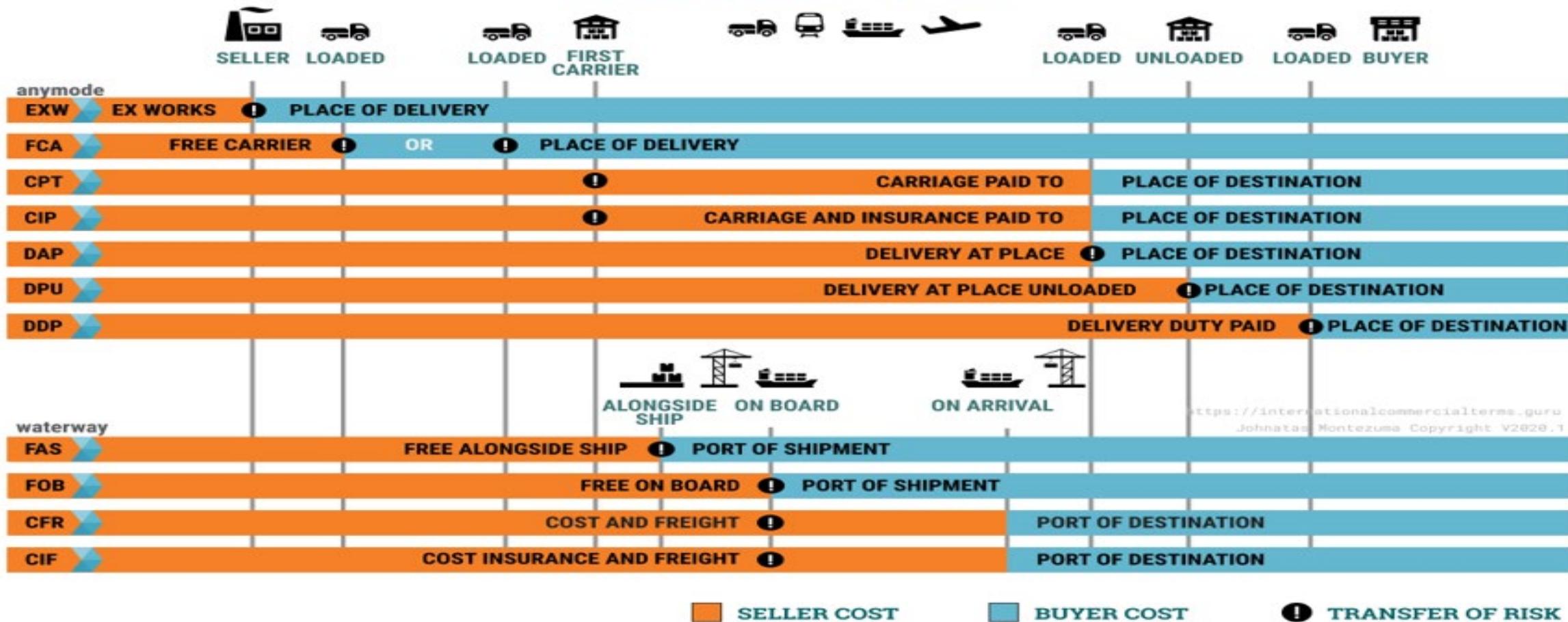


La circolazione delle merci avviene attraverso l'attivazione di tre contratti in sé autonomi, ma che inevitabilmente si condizionano reciprocamente.

- 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

INCOTERMS® 2020



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#

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**

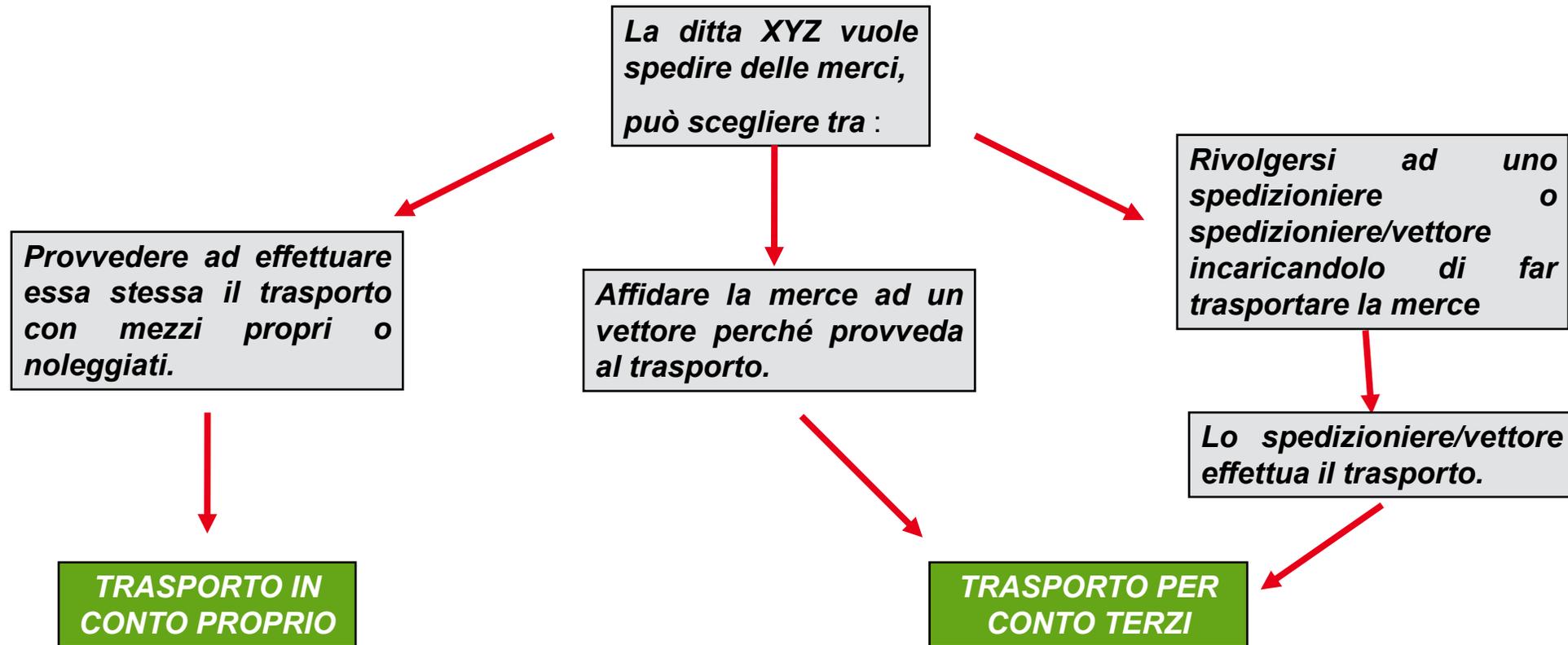
<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx>

Concetto di **WARRANTY**

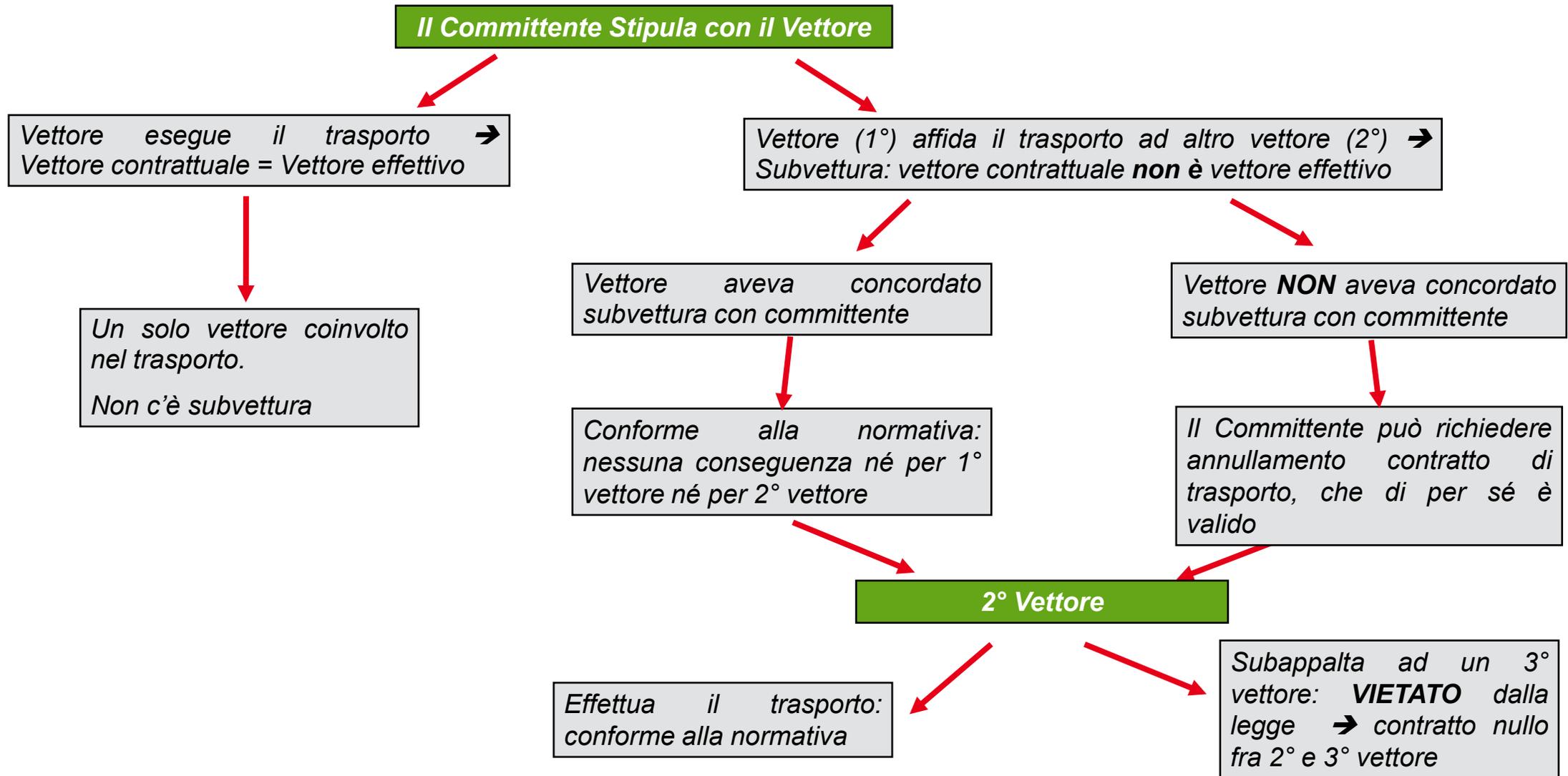
3

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.

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

**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.

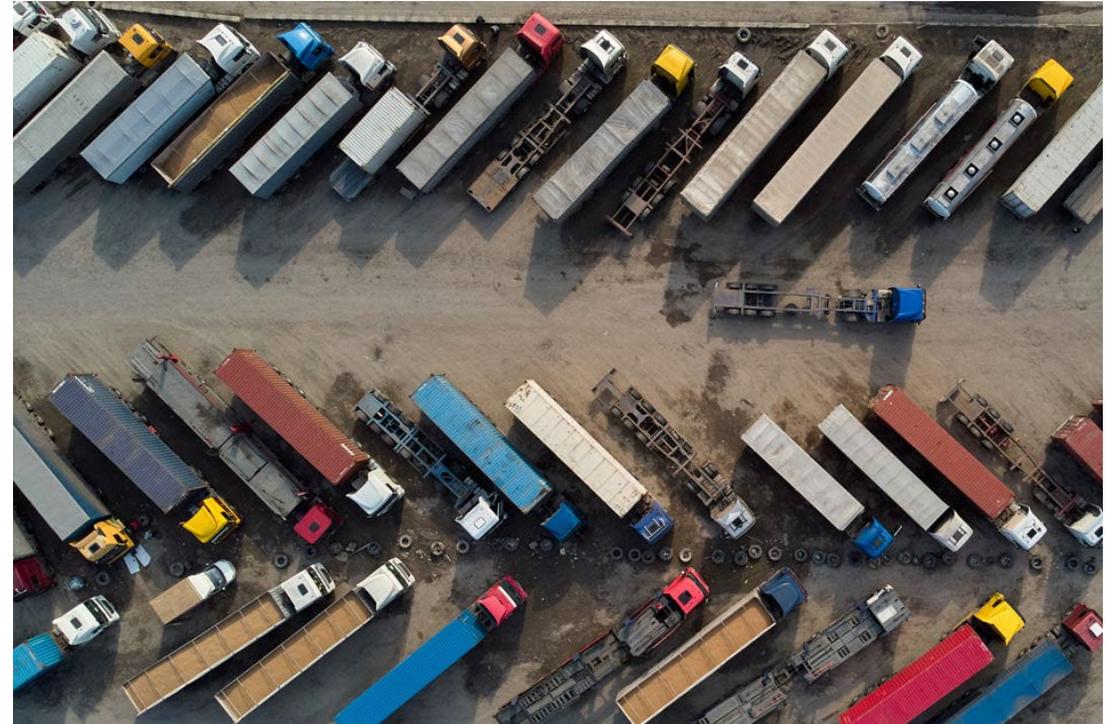
Inapplicabilità dei Limiti di Responsabilità

IN CASO DI DOLO O COLPA GRAVE**:

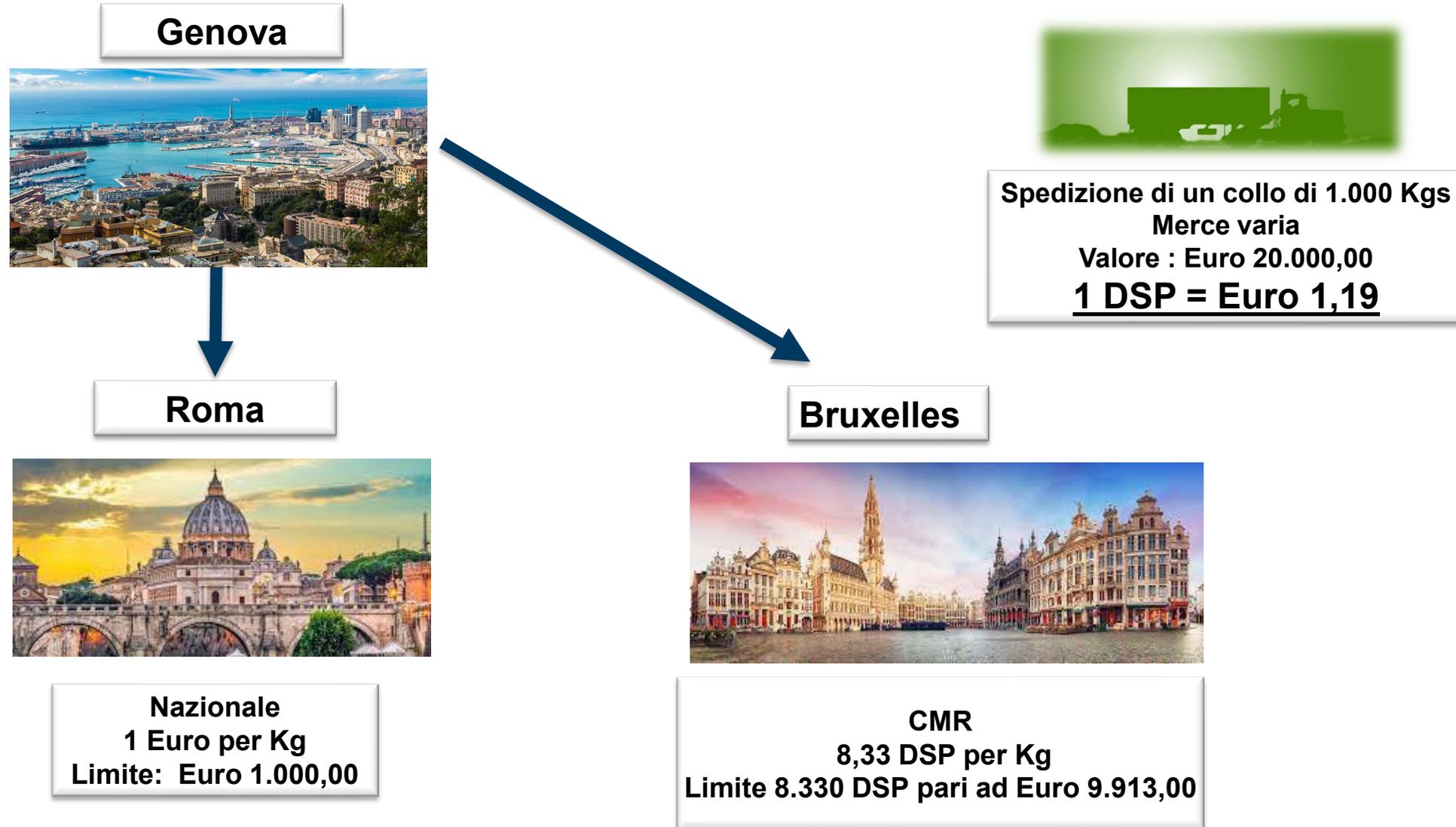


Il limite di risarcimento non si applica, la responsabilità del Vettore è pari al valore integrale del danno

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

”