

Webinar ANIA 26 marzo 2020

L'impatto dell'emergenza Covid 19 nel settore marine trasporti ed aviation e profili assicurativi

Marine

Incremento di rischi di danneggiamento alle merci trasportate a causa di ritardi nell'esecuzione del trasporto, protratti stoccaggi in aree portuali e terminal di merce deperibile, refrigerata, con limitata shelf-life

Esclusione per i danni da ritardo

Nelle ICC 2009 esclusione non viene posta la condizione che i danni siano in relazione "prossima" con il ritardo, attraverso l'eliminazione della espressione proximately alla clausola 4.5.

Il ritardo come causa di danno è quindi ora genericamente escluso, senza più necessità di accertare la relazione di "prossimità" fra danni e ritardo.

Causa prevalente sotto il profilo causale, oppure prossima sotto il profilo strettamente cronologico?

Valutare se prevista in polizza la copertura di spese supplementari sostenute in seguito alla ritardata consegna (trasporti multipli, spese di trasbordo su un altro mezzo ecc..).

Le coperture merci (ICC (A) o simili) presuppongono un danno fisico/materiale alla merce

La clausola Forwarding Charges presuppone anch'essa l'esistenza di un danno

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.

Clause di accumulazione

St. Paul Fire & Marine Insurance Company v. Novus International, Inc., (2011)

Should there be an accumulation of the interests insured beyond the limit(s) of liability expressed elsewhere in this policy by reason of any interruption of transit or circumstances beyond the control of the Insured's corporate risk manager or equivalent, or by reason of any casualty, or at a transshipping point, or on a connecting conveyance, this Insurer shall, provided notice of such accumulation is given to this Insurer as soon as practicable after it becomes known to the Insured's corporate risk manager or equivalent, hold covered such excess interest and shall be liable for the full amount at risk, but in no event shall this Insurer's liability exceed twice the limit of liability set forth in Sub-Clause 13.1

Clause di business continuity nel settore logistico

The Continuity of Operations and Recovery Plan (Plan) shall be reviewed and tested by the Logistic Operator at least annually, to manage unexpected events and the threat of such occurrences, which may negatively and significantly impact business operations and the ability to deliver services to Principal. Revisions to the Plan shall be updated as needed by the Logistic Operator.

2. The Logistic Operator shall ensure that all staff are trained and familiar with the Plan at least annually, and understand their respective roles.

.....

4. The Plan shall contain a listing of key customer priorities and key factors that could cause disruption and timelines for when Logistic Operator will be able to resume critical customer services when a disruption occurs. These priorities include but are not limited to: provider communications systems (including telephone, Website and email), providers' receipt of prior authorization approvals and denials, alternative transportation and warehousing, and timely claims handling. The Logistic Operator shall also include any additional priorities as identified by the Logistic Operator to be critical key priorities or factors.

Respingimenti della merce

Respingimento di merci provenienti dall'Italia in assenza di certificazione "Virus free", senza prova di contaminazione/danneggiamento

In mancanza di prova del danno alla merce non può ritenersi coperto

Forza maggiore

Nel diritto inglese non esiste una *force majeure doctrine*, ossia un principio destinato ad operare ogni volta che si verifica l'impossibilità di eseguire un contratto.

In mancanza di una *force majeure clause* la parte che si trova nell'impossibilità di eseguire rischia di non avere alcuno strumento disponibile.

Diritto inglese

- i. Alcune clausole operano solo se l'adempimento è "prevented" oppure reso "impossible", per cui la clausola non opera qualora le circostanze sopravvenute rendono l'adempimento solo più complesso o ritardato. Altre clausole invece sono ispirate a minor rigore, operando anche qualora l'adempimento sia "hindered" o "delayed"
- ii. la parte che invoca la forza maggiore è tenuta ad operare con la massima diligenza per superare le difficoltà e rispettare le obbligazioni assunte.
- iii. la *force majeure exception* non può inoltre essere invocata quando il contratto è divenuto semplicemente più oneroso o meno redditizio.
- iv. l'onere della prova delle circostanze che determinano la forza maggiore grava sulla parte che la invoca.
- v. in caso di ambiguità o dubbio nell'interpretazione della clausola di *force majeure* essa va interpretata in modo restrittivo, ed a sfavore della parte che la richiama.
- vi. la tempestività nell'invocare il ricorso della forza maggiore e nel rispettare i termini previsti nel contratto è imperativa, eventuali ritardi anche modesti possono comportare la decadenza dal diritto a richiedere l'esonero, anche qualora non vi sia un termine espresso di decadenza.

Numerose clausole impiegate nei formulari di trasporto marittimo e charter party contengono espreso riferimento ad "epidemics" o "pandemics" "quarantine "

Cfr. BIMCO *Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage e Time Charter Party*

Safe ports ed obblighi nascenti dai charter party

L'epidemia COVID-19 può rendere un porto "unsafe" (esponendo a rischi l'equipaggio e la nave).

Definizione classica di *safe port* (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*.

Esplicito divieto per ordinare lo scalo in un porto dove si sono verificate febbri o epidemie (Baltimé).

E' sufficiente che il porto sia in una zona affetta e oggetto di restrizioni per rendere lo stesso *unsafe*?

Hague Visby Rules

Articolo IV(2) delle Hague-Visby Rules (eventualmente applicabili al *charter party* per effetto di una *paramount clause*)

2 . *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: ...*

(h) Quarantine restrictions

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(l) Saving or attempting to save life or property at sea

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier

4 . *Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation*

CMR

Articolo 17

2. Il vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.

Articolo 23

5. In caso di ritardo, se l'avente diritto prova che gliene è derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità non eccedente il prezzo di trasporto.

Articolo 26

1. Il mittente può fissare l'ammontare di un interesse speciale alla riconsegna, in caso di perdita o di avaria e di ritardo sul termine convenuto, menzionandolo nella lettera di vettura e pagando il supplemento di prezzo convenuto.

2. Qualora sia stata fatta la dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 23, 24 e 25, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.

Trasporto nazionale

Art. 1686 c.c. disciplina gli impedimenti e i ritardi nell'esecuzione del trasporto, prevedendo che:

- Se l'inizio o la continuazione del trasporto sono impediti o soverchiamente ritardati per causa non imputabile al vettore, questi deve chiedere immediate istruzioni al mittente, provvedendo alla custodia delle cose consegnate...
- Il vettore ha diritto al rimborso delle spese; se il trasporto è stato iniziato ha diritto al pagamento del prezzo in proporzione al percorso compiuto..

Questioni emerse nella prassi

Alcuni vettori/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 (es. mancata firma sui documenti del trasporto o su altri dispositivi quale tablet elettronico a mano degli autisti) per evitare il rischio di contatti/contagi degli autisti con i terzi ricevitori.

Ammissibilità di una manleva generalizzata?

Alcune società di autotrasporto hanno chiesto di sospendere le polizze a fronte dell'emergenza a fronte del "fermo fisico" dell'attività svolta in esclusiva, in particolare, per aziende industriali a loro volta ferme per le contingenti ragioni di emergenza.

Che principi applicare in assenza di previsioni di polizza sul punto?

E' una diminuzione del rischio ex articolo 1897 c.c.?

Il codice della navigazione prevede espressamente solo l'aggravamento del rischio (articolo 522 cod nav.) ma la disposizione del codice civile può probabilmente trovare applicazione in mancanza di una disposizione ad hoc nel codice della navigazione.

Inoltre è tra le disposizioni non derogabili se non a favore dell'assicurato ai sensi dell'articolo 1932 c.c.

Questioni aperte:

- Che accade se per effetto dell'emergenza l'assicurato non è in grado di attuare le misure di salvataggio (art. 1914 c.c., Institute Cargo Clauses 2009 MINIMISING LOSSES, AIMU ALL RISKS CARGO CLAUSES (1/1/2004) Sue and Labour Clause)?
- La situazione attuale è configurabile come aggravamento del rischio ex articolo 1898 c.c. e/o 522 cod. nav.?
- Che accade se l'assicurato nella situazione attuale non è in grado di rispettare le previsioni polizza in materia di misure antifurto, sistemi di vigilanza, antincendio, rinnovo certificati e visite, riparazioni?
- Che accade se una imbarcazione subisce un danno nel corso di una navigazione avvenuta in violazione dei divieti?

Aviation

Alcuni dati attuali sul settore

La recente sentenza della Corte di Giustizia sulla estensione della responsabilità del vettore (danno occorso in occasione del volo)

Il problema della prova del nesso di causalità in caso di contagio da Covid 19.

Richiesta di sospensione delle Polizze

Alcuni testi (soprattutto quelli di matrice anglosassone) la prevedono, con un minimo di 30 giorni e un massimo di 90/120 giorni

Se la sospensione non è prevista, può non essere concessa.

Valutare se l'attività dedotta in polizza è solo ridotta o è esclusa per provvedimento dell'autorità, in quest'ultimo caso la sospensione può essere concessa (anche per ragioni commerciali) ma va valutata l'effettiva assenza di rischio.

Business aviation – l'incremento dei voli sanitari

Handling aeroportuale

La maggior parte dei contratti di handling vengono stipulati sulla base di formulari - Standard Ground Handling Agreement (SGHA) – elaborati dalla IATA.

SGHA, edizione 2018:

Both Parties shall be exempt from obligation if prompt notification is given by either Party in respect of any failure to perform its obligations under this Agreement arising from any of the following causes:

- *labour disputes involving complete or partial stoppage of work or delay in the performance of work;*
- *force majeure or any other cause beyond the control of either Party;*

Non c'è una definizione espressa di forza maggiore ma per l'emergenza Covid-19 si dovrebbe poter sostenere (con particolare riferimento alle restrizioni disposte dalle autorità) che si tratta comunque di una causa "*beyond the control of either Party*",

va provato comunque il nesso di causalità tra l'eventuale inadempimento contestato e la causa di forza maggiore individuata.

Il formulario prevede anche una Termination immediata nel caso in cui le autorizzazioni ad operare in una determinata area vengano revocate o sospese.

Rapporti dell'operatore di handling con la società di gestione aeroportuale:

Sono frequenti le previsioni che escludono la possibilità per l'operatore di handling di avanzare pretese di indennizzo e/o di rimborso spese o riduzione del corrispettivo.

Viene tuttavia concessa all'operatore la possibilità di concordare con il gestore aeroportuale la riparametrazione del corrispettivo sulla base dei giorni di effettiva operatività, nel caso in cui il periodo di ridotta o assente attività sia superiore ad una franchigia temporale di 10/15 giorni consecutivi e solo con riferimento ai corrispettivi dovuti oltre tale periodo.