



Assicurazione di Trasporto

Iscotrans S.p.a.

Via alla Porta degli Archi, 3
16121 Genova
Tel. +39-010-57299.11
Fax +39-010-541.453
e-mail: info@ge.iscotrans.it
www.iscotrans.it

Iscotrans S.p.a.

Via Triboniano,103
20156 MILANO
Tel. +39-02 3347681
Fax +39-02 33476831
e-mail: info@mi.iscotrans.it
www.iscotrans.it

Il Commercio Internazionale si basa su tre distinti tipi di contratto: quello di compravendita, quello di trasporto e per ultimo quello relativo alla garanzia assicurativa sulle merci trasportate.

Il contratto d'assicurazione relativo alla merce trasportata, riguarda il proprietario del carico che ha interesse su questo ed intende pertanto tutelarsi contro i rischi di trasporto.

L'assicurazione è un elemento basilare nei traffici internazionali. Le condizioni del contratto di vendita prevedono sovente che i rischi in cui la merce può incorrere durante il viaggio siano a carico del compratore, il quale a fronte di perdite o danni subiti dal carico dovrà accollarsene le conseguenze senza la possibilità di rivalersi sul venditore. Quest'ultimo normalmente ha adempiuto alle obbligazioni che gli derivano dal contratto di vendita nel momento in cui ha spedito la merce ed ottenuto dal vettore il documento di trasporto.

Da questa situazione emerge l'importanza per il compratore di stipulare la necessaria copertura assicurativa che gli permetta, grazie all'indennizzo, di reintegrare il suo patrimonio leso dalla perdita o dal deprezzamento della merce.

Il contratto d'assicurazione pertanto può essere concluso dal compratore stesso in proprio nome o per conto, ed egli sceglierà le condizioni di copertura che meglio si adattano alla natura della merce da spedire, nonché al tipo di operazione commerciale definita. Oppure può essere stipulata dal venditore, che nella vendita CIF per esempio agisce per conto del ricevitore del carico, beneficiario dell'indennizzo al verificarsi del sinistro.

Contratti Internazionali di Compravendita

La necessità dell'assicurazione contro i rischi del trasporto origina ogni qualvolta avviene un trasferimento di merci da una località ad un'altra, da uno Stato all'altro. Nella maggioranza dei casi tali trasferimenti avvengono a seguito di un'operazione di compravendita, regolata da apposito contratto, di cui esamineremo qui di seguito le principali caratteristiche.

Per facilitare la definizione di questi contratti, in presenza di legislazioni nazionali ed usi commerciali diversi nei vari paesi, nonché di difformità nella loro interpretazione, si è consolidato nella pratica l'uso di termini commerciali specifici (INCOTERMS), che sotto forma di sigle telegrafiche e regole uniformi sono state raccolte ad iniziare dal 1936 dalla Camera di Commercio Internazionale, al fine di disciplinare e definire nel modo più preciso possibile gli obblighi spettanti al venditore ed all'acquirente, ripartendone i rispettivi rischi e spese.

Le principali forme di resa:

EXW - Ex Works-Franco Fabbrica (luogo convenuto)

FCA Free Carrier - Franco Vettore... (luogo convenuto)

FAS Free Alongside Ship - Franco Lungo bordo (...porto di imbarco convenuto)

FOB Free On Board - Franco a Bordo (...porto di imbarco convenuto)

CFR Cost and Freight - Costo & Nolo (...porto di destinazione convenuto)

CIF Cost, Insurance and Freight - Costo, Assicurazione & Nolo (...porto di destinazione convenuto)

CPT Carriage Paid To - Trasporto pagato fino a (...luogo di destinazione convenuto)

CIP Carriage and Insurance Paid To - Trasporto e Assicurazione pagati fino a (...luogo di destinazione convenuto)

DAF Delivered At Frontier - Reso frontiera (...luogo convenuto)

DES Delivered Ex Ship - Reso Ex Ship (...porto di destinazione convenuto)

DEQ Delivered Ex Quay (Duty Paid) - Franco Banchina (Sdoganato) (...porto di destinazione convenuto)

DDU Delivered Duty Unpaid - Reso Non Sdoganato (...luogo di destinazione convenuto)

DDP Delivered Duty Paid - Reso Sdoganato (...luogo di destinazione convenuto)

I termini di resa più comuni sono **CIF** e **FOB**

CIF

Ai fini della garanzia assicurativa, sarebbe opportuno che le Parti si accordassero per stipulare un unico contratto con un solo Assicuratore per coprire l'intero itinerario dal luogo di partenza a quello d'arrivo della merce – da magazzino a magazzino – al fine di eliminare eventuali controversie, dovute a difficoltà di stabilire in quale tratto del percorso e con che vettore si è verificato un determinato danno.

Si consiglia di assicurare la merce a condizioni All Risks più rischi guerra e scioperi ed includere inoltre i rischi di riempimento del Container e il carico dello stesso sull'autocarro. La clausola "All Risks" infatti recita che la garanzia decorre dal momento in cui le merci lasciano il magazzino di partenza escludendo quindi il consolidamento del container e il sollevamento sul mezzo vettore.

FOB

E' forse il più noto fra gli Incoterms ed è quello che ha origini più remote nella storia dello shipping. Il bordo ovvero la murata della nave rappresenta il confine oltre il quale la merce imbarcata esce dal territorio doganale dello stato: un confine ideale per ripartire fra Venditore e Compratore le spese ed i rischi del trasporto marittimo. Il Venditore deve sostenere tutte le spese che sono a carico della merce per consegnarla a bordo della nave secondo l'uso del

porto d'imbarco, cioè oltre alle spese di trasporto dal luogo di partenza, anche le eventuali maggiori spese per soste di veicoli, facchinaggi portuali, uso gru, fuori orario, inoperosità ecc. Sebbene il venditore si accoli anche la spesa dello stivaggio, i rischi a suo carico cessano nel momento in cui la merce ha effettivamente passato la murata / il bordo della nave. Da questo momento tutti i rischi di perdite e/o danni alle merci si trasferiscono sul Compratore, al quale rispondono la nave e l'Assicurazione.

La ripartizione dei rischi nei quali può incorrere la merce induce Venditore e Compratore ad assicurarla ognuno per il tratto di trasporto a proprio carico. Benché con il passaggio della murata si cambi vettore, due diverse assicurazioni con due differenti Assicuratori oltre che essere più costose possono dare luogo a contestazioni per l'attribuzione della responsabilità in caso di danni. La soluzione migliore, per quanto possibile, sarebbe un'unica copertura assicurativa All Risks da magazzino a magazzino con la ripartizione della spesa fra le parti.

II PRODOTTO

Non dobbiamo dimenticare che la polizza rappresenta solo l'aspetto formale del prodotto assicurativo, che è essenzialmente un servizio in cui possiamo individuare:

a) una consulenza pre-vendita volta a definire, in funzione delle caratteristiche della merce trasportata, delle caratteristiche del trasporto (itinerario, scelta del vettore, situazione dei porti d'imbarco e sbarchi, probabili trasbordi e/o giacenze ecc.) nonché delle caratteristiche dell'imballaggio, una copertura che assicuri il miglior rapporto prestazioni/prezzo.

E' più che mai opportuno quindi che l'utenza possa beneficiare di un efficace servizio di loss prevention, avvalendosi dell'esperienza acquisita in questo settore dal Broker, il quale si avvale di Compagnie Primarie, esperti liquidatori, periti e legali marittimi al fine di formulare soluzioni cautelative atte, nei limiti del possibile, a prevenire il verificarsi di danni o perdite al bene assicurato.

b) un'assistenza post-vendita volta a verificare la validità nel tempo delle soluzioni inizialmente adottate e ad assicurare una rapida e soddisfacente definizione di eventuali sinistri.

LE ASSICURAZIONI SUSSIDIARIE, più note sul mercato come "**CONTINGENCIES**"

A fronte di una copertura assicurativa su un determinato trasporto già contratta da terzi, questa forma di garanzia dà la possibilità di tutelarsi direttamente con l'Assicuratore di fiducia

per il pagamento dell'eventuale danno, nel caso in cui le controparti non rispettino i loro obblighi (ad esempio, mancato indennizzo da parte del primo Assicuratore o mancato pagamento della fattura). Di solito le tipologie in cui può presentarsi questa forma di garanzia sono cinque, le prime due riguardanti l'interesse del COMPRATORE di una merce importata con contratto CIF e le altre tre l'interesse del VENDITORE di una merce esportata.

a) **La PRIMA CONTINGENCY** con il relativo clausolario ha lo scopo di tutelare l'importatore di una merce acquistata CIF contro l'eventualità di inadempienza da parte dell'Assicuratore del venditore (assicuratore principale), limitatamente ai casi di:

- errore o malafede nell'interpretazione del suo contratto
- insolvibilità
- restrizioni valutarie o impossibilità di trasferimenti di fondi, purché derivanti da disposizioni posteriori alla sottoscrizione della polizza sussidiaria;

a condizione che l'importatore abbia compiuto tutti gli atti necessari per ottenere l'indennizzo dall'assicuratore originario.

La copertura sussidiaria dev'essere la copia, quanto a condizioni di assicurazione, della polizza originaria, salvo comunque eventuali modifiche restrittive.

b) **La SECONDA CONTINGENCY** riguarda sempre l'interesse di un importatore con contratto CIF, ma si riferisce all'eventualità che questi voglia essere garantito a tutti gli effetti con una propria polizza, indipendentemente dall'esistenza e dalle condizioni della copertura stipulata dal venditore. Si tratta quindi di una copertura "piena" che è più ampia di quella sopra descritta e che scatta indipendentemente da eventuali inadempienze da parte dell'assicuratore estero. L'importatore dovrà ovviamente cedere i propri diritti all'assicuratore sussidiario, che agirà poi in surroga nei confronti dell'assicuratore principale, per i soli danni che siano risarcibili ai sensi di ambedue le coperture.

c) **La TERZA e QUARTA CONTINGENCY** con i loro rispettivi clausolari riguardano l'interesse del venditore di una merce all'esportazione con contratto FOB o CFR (o con altro contratto di vendita), che non abbia ancora ricevuto il pagamento dell'ammontare pattuito per la merce, per quanto ne sia già iniziata la Spedizione, il cui contratto preveda a carico del compratore l'obbligo di assicurare la merce per i rischi derivanti dal trasporto.

La garanzia è operante quando l'Assicurato, a causa di perdita furto o danno alle merci, non

può ottenere dall'acquirente, né da suoi assicuratori quanto spettategli.

Mentre la copertura prevista dalla **TERZA CONTINGENCY** ha una limitazione di tempo (vale, infatti, fino alla riscossione dell'importo previsto dal contratto di vendita, col termine massimo di cinque giorni dal completamento del carico a bordo della nave nel porto di partenza) e di condizioni di garanzia (al massimo FAPS), la copertura concessa dalla **QUARTA CONTINGENCY** è invece più estesa. Quest'ultima, infatti, ha effetto sino alla riscossione dell'importo pattuito, senza limite di tempo, ed è operante per qualsiasi danno e perdita relativa ai rischi derivanti dal trasporto.

- d) **LA QUINTA CONTINGENCY** si riferisce al caso di un venditore con contratto CIF, che sia però obbligato per contratto o per legge del paese di destinazione della merce ad assicurare la stessa con Compagnia di assicurazione estera. Si tratta di una forma di garanzia del tutto analoga a quella di cui al PRIMO tipo esaminato, ma riguardante in particolare l'interesse dell'esportatore anziché dell'importatore.

A fronte delle differenziata valutazione dei rischi, in funzione delle caratteristiche dei vari tipi di garanzia sopradescritti e di tutti gli elementi caratterizzanti la singola trattativa (tra cui sede/affidabilità/qualità dell'Assicuratore Principale, del Venditore o del Compratore, natura della merce ecc.) l'Assicuratore Sussidiario si esprimerà con la sua quotazione, che in taluni casi potrà arrivare sino al premio pieno di una normale assicurazione diretta.

LA MARINE CONSEQUENTIAL LOSS

Questa sofisticata forma di garanzia è volta a coprire quei danni indiretti conseguenti a "delay" (ritardo) nella consegna del bene assicurato, danni questi esclusi a priori dalle coperture trasporti che come noto coprono unicamente perdite e danni materiali diretti al bene assicurato occorsi durante la spedizione. Pertanto questa garanzia si presenta come complementare, qualora richiesta, ad una copertura base trasporti, stipulata in termini tradizionali.

Tali danni indiretti (che sono dunque risarcibili solo in quanto derivanti da un evento coperto dalle condizioni base "trasporti") possono presentarsi come:

- perdita di profitto, dovuta a diminuzione o mancato incremento della produzione, nell'ipotesi in cui, ad esempio, determinate parti "chiave" di un impianto, danneggiatesi durante il trasporto, necessitino del relativo rimpiazzo, il cui tempo si riveli particolarmente lungo.

- perdita di mercato, in quanto, seguendo l'ipotesi di cui sopra, l'assenza produttiva dell'impianto non permetta di soddisfare una particolare esigenza di mercato in un determinato momento.
- penalties per mancato rispetto dei termini contrattuali di consegna, in quanto il mancato funzionamento dell'impianto, dovuto ai motivi descritti, pregiudichi la consegna "chiavi in mano" in tempo utile di un determinato impianto.
- maggiorazioni di spese generali o interessi passivi o elementi analoghi.

La garanzia in questione potrà terminare alla consegna al magazzino finale o proseguire sino al completamento dell'installazione: dovrà comunque mantenersi uno stretto parallelismo tra Marine Consequential Loss e copertura base trasporti.

E' bene ricordarsi che lo spedizioniere provvede ad assicurare la merce soltanto in seguito ad un mandato scritto.

Normalmente la copertura di responsabilità del vettore è insufficiente per coprire eventuali danni alla merce quindi conviene sempre rivolgersi al proprio spedizioniere di fiducia per effettuare una corretta copertura della merce.

La ISCOTRANS S.p.a. grazie ad anni di esperienza nel settore può aiutarvi a scegliere come assicurare i Vostri beni durante il trasporto nel modo più adeguato. Non esitate – chiedeteci un consiglio.