

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

One Apus e altri disastri in mare: come vengono gestiti i casi di avaria generale

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 19th, 2021

*Contributo a cura di Marco D’Oro**

** Marine & aviation manager – Gruppo Lercari*

Il recente caso della One Apus che, a Novembre 2020, ha perso 1816 container in mare a causa di cattivi tempi, ha destato interesse nei media grazie anche all’impressionante materiale fotografico diffuso in rete, con le immagini delle alte pile di container collassate a bordo della nave.

Tralasciando le considerazioni dell’impatto sull’ambiente marino di un tale numero di contenitori dispersi nell’oceano (di cui 64 classificati come “merci pericolose”), il mero danno alle merci è stimabile nell’ordine dei 200 milioni di dollari.

Il Global Marine Insurance Report 2020 dello IUMI pubblicato a Settembre del 2020, ha esaminato l’andamento tecnico del mercato assicurativo “cargo”, esprimendo particolare preoccupazione sul tema degli incendi a bordo di portacontainer e di navi ro-ro.

In effetti, limitandoci al mercato italiano, possiamo citare diversi eventi di questo tipo che hanno impattato severamente sull’andamento tecnico dei portafogli cargo nell’ultimo quadriennio: a partire dagli incendi sulle grandi navi portacontainer MSC Daniela (2017) e MAERSK Honam (2018), fino alla strage delle car-carrier del 2019: Grande America, Grande Europa, Diamond Highway, Golden Ray.

Ma come vengono gestiti, nella pratica, eventi di questo tipo dagli assicuratori merci e dai “loss adjuster” da essi incaricati?

Tutto inizia con...

Generalmente la prima informativa si sostanzia in un sintetico comunicato della compagnia di navigazione diramato a tutti gli interessati, nel quale vengono forniti alcuni dettagli su quanto sta avvenendo alla nave, sulla sua posizione, e sugli interventi in corso per mettere al sicuro l’equipaggio, il carico e la nave stessa.

Ad essa potrebbe seguire una dichiarazione di “avaria generale”, se ne ricorrono i presupposti, con la conseguente richiesta di garanzie di contribuzione.

Questi comunicati “mettono in moto” il processo, fino alla notifica all’assicuratore merci il quale, a sua volta, valuta l’opportunità di incaricare un loss adjuster internazionale, in grado di dislocare i periti sul campo in breve tempo, e di coordinare l’elevato numero di interlocutori (es. broker, assicurati, perito dell’avaria generale, autorità locali, legali, ecc..).

Coordinamento internazionale

Il loss adjuster costituisce immediatamente un gruppo di lavoro dedicato al progetto.

In prima battuta si esegue un coordinamento tra le altre branch internazionali, al fine di centralizzare le attività, evitare sovrapposizioni, ed ottenere maggior forza contrattuale.

“Fare massa”, ovvero rappresentare gli interessi di un numero significativo di merci, garantisce un’interlocuzione diretta con la compagnia di navigazione e con gli altri attori coinvolti, senza quindi “subire” le decisioni gestionali, ma partecipando ad esse.

Il coordinamento internazionale permette inoltre una tangibile efficienza dei costi fissi, ad esempio le spese di trasferta, distribuendoli su un numero più ampio di posizioni.

Viene quindi dislocato sul campo un numero adeguato di periti, in funzione del quantitativo di merci da ispezionare e del tempo che tale attività richiederà, sotto la supervisione di un project manager.

Nei casi di incendio, il team include anche un “fire expert” per individuare la causa e la dinamica di propagazione delle fiamme.

Un approccio tecnologico

Nel giro di qualche anno, l’utilizzo massiccio nella logistica di “smart container” e di dispositivi di tracciamento digitale, dovrebbe garantire agli assicuratori il controllo in tempo reale delle proprie esposizioni ai rischi su navi e presso i terminal.

Sorprenderà quindi apprendere che attualmente l’assicuratore merci non è in grado di determinare “ex ante” gli interessi assicurati a bordo di una nave.

La clientela industriale, infatti, predilige le c.d. “polizze sul fatturato” che assicurano il movimento in import/export, senza obbligo di notifica preventiva delle spedizioni all’assicuratore.

Senza contare che molti container sono “consolidati” dagli spedizionieri che, talvolta, vendono ai loro clienti le c.d. “polizze per conto”.

L’assicuratore deve quindi attendere “passivamente” le denunce di sinistro che giungono alla spicciolata tramite gli intermediari, ricostruendo progressivamente il quadro della propria esposizione.

Una volta delimitato il perimetro di azione, il loss adjuster costruisce quindi un database dei carichi assicurati, tracciandone lo status ed i valori identificativi, come il numero di bill of lading, di

container, tipologia e valore merce, ecc..

Questo database assume una certa rilevanza in diversi ambiti:

- Comunicazione degli interessi rappresentati agli altri attori (es. perito dell'avarìa generale);
- Riferimento per i periti sul campo;
- Interfaccia diretta con i tipici file “gestionali” dell’avarìa (es. container con garanzia rilasciata, trasbordati, total loss);
- Supporto alla corretta riservazione da parte della Compagnia Assicurativa.

Ogni caso è diverso

Ogni caso presenta delle sfide uniche, richiedendo al loss adjuster la massima flessibilità e capacità di trovare soluzioni adeguate nell’interesse dei clienti.

Alcuni esempi.

- MSC Daniela (2017): a seguito dell’incendio venne trainata presso il porto di Colombo in Sri Lanka, dove le gru e gli spazi di banchina erano sottodimensionati rispetto alla nave, prolungando significativamente le operazioni di scarico dei container.

Dopo una lunga negoziazione con le autorità doganali locali, i contenitori vennero trasportati senza un’adeguata pianificazione a piccoli gruppi presso un piazzale esterno. Le ispezioni – sommarie durarono settimane, e richiesero una costante presenza dei periti sul posto. La disponibilità di un team locale permise quindi di razionalizzare l’attività, evitando il costo di un’attesa “inoperosa” dei periti.

- MAERSK Honam (2018): il tragico incendio che costò la vita ad alcuni membri dell’equipaggio, causò anche una lunga impasse prima che la nave venisse autorizzata all’ormeggio presso il porto di Jebel Ali. Le operazioni peritali iniziarono dopo circa 3 settimane dall’incendio, con i conseguenti punti interrogativi sulle condizioni delle merci refrigerate non impattate direttamente dall’incendio, alle quali venne assegnata la priorità dei controlli peritali e degli interventi di mitigazione del danno.
- Grande Europa (2019): dopo l’incendio sulla car carrier, i ponti erano in condizioni talmente degradate da non permettere un accesso sicuro. Fu pertanto necessario dotare gli operatori portuali di tute e respiratori. Una volta completate le difficili operazioni di scarico, si intervenne prontamente con lavaggi speciali delle autovetture per mitigare quanto più possibile l’impatto del fumo e della cenere sulle carrozzerie e sugli interni.
- Diamond Highway (2019): dopo l’incendio, i periti merci furono ammessi a bordo sotto strettissimo controllo delle autorità, e non furono autorizzati a scattare fotografie alle autovetture incendiate. Le relazioni agli assicuratori pertanto si basarono solamente su una descrizione visiva dello scenario. La nave è stata recentemente “rottamata” con il suo carico di autovetture ancora a bordo.

In aggiunta alle difficoltà tecniche e logistiche, il loss adjuster deve interfacciarsi e bilanciare gli interessi e le esigenze degli altri soggetti coinvolti, correlate a questioni di “responsabilità”, di disponibilità di spazi e di mezzi, e di contenimento dei costi.

Non bisogna dimenticare, infatti, che un’avarìa navale causa una notevole “disruption” nelle operazioni di terminal e compagnie di navigazione, la cui attenzione è necessariamente meno

focalizzata sulle esigenze degli assicuratori merci.

A complicare ulteriormente il contesto, anche le normative locali hanno un loro impatto tangibile.

Nel caso MSC Daniela non fu possibile ottenere la prova documentale dello smaltimento della merce in Sri Lanka, documentazione che sarebbe stata di facile reperimento in altri paesi.

Nel caso MSC Zoe (cattivi tempi, 2019), la merce rimase bloccata in attesa di trasbordo per oltre due mesi presso il porto di Bremerhaven, poiché la normativa tedesca non permette la continuazione del viaggio qualora la merce sia danneggiata.

Le regole del gioco

Il loss adjuster deve pertanto conoscere le regole locali ed essere pienamente consapevole del proprio ruolo all'interno di un contesto economico più ampio, sostanziando nelle azioni tale consapevolezza.

Nel caso Honam, ad esempio, durante le ispezioni fu fondamentale distinguere i danni alla merce correlati all'incendio ed al fumo da quelli da "bagnamento" tipici dell'attività di spegnimento delle fiamme. Questi ultimi infatti si qualificano come "sacrificio" ed avrebbero rappresentato un credito dell'assicuratore nei confronti dell'avaria generale.

Dopo una certa frenesia iniziale, infatti, nei casi di "avaria generale" la parola fine può richiedere diversi anni, durante i quali i c.d. "Liquidatori dell'avaria" preparano i conteggi che porteranno le diverse parti a contribuire alle spese o ad ottenere i relativi crediti.

Da un punto di vista "extra-assicurativo", le aziende coinvolte con le proprie merci trasportate, spesso non dispongono di informazioni adeguate per comprendere e valutare al meglio lo scenario. Oltre al danno materiale, esse sono esposte a perdite di profitto, business interruption, fermo produzione, ritardi di consegna, tutte perdite spesso non assicurate.

Il loss adjuster deve quindi fornire un'informativa trasparente e tempestiva, per permettere alle aziende di valutare al meglio l'impatto del sinistro sulla propria supply chain e prendere quindi decisioni consapevoli.

Una volta appreso che i tempi si sarebbero dilatati per settimane e che non vi era certezza sulle condizioni del carico, una delle aziende coinvolte nel caso Zoe, decise di approvvigionarsi via aerea con costi decisamente superiori e non assicurati, pur di evitare di perdere un'importante commessa.

Si assiste anche a qualche paradosso: un'azienda specializzata in oggettistica, il cui carico non assicurato era a bordo della Yantian Express (incendio, 2019), decise che sarebbe stato anti-economico versare il deposito in denaro richiesto a copertura della futura contribuzione all'avaria generale, abbandonando –di fatto– la merce, pur in assenza di danni.

Conclusioni

L'assicuratore si attende un'adeguata tutela dei propri interessi (inclusa l'azione di rivalsa) ed un'informativa dettagliata, così come l'assicurato si attende un'applicazione trasparente delle condizioni di polizza.

Quindi, nella pratica, tutti i “retroscena” descritti in questo articolo rimangono e devono rimanere nel terreno del loss adjuster. La gestione di sinistri complessi rappresenta il DNA dei professionisti del settore, e richiede una progressiva formazione fatta di anni di studio, pratica, e soprattutto di esperienza “sul campo”.

Non è dato sapere se questo modello è destinato a sopravvivere a lungo: la tecnologia già disponibile sembra preludere ad un forte cambiamento imminente, accelerato ulteriormente dal contesto pandemico.

Tramite dispositivi “intelligenti” il container invierà alla nave, con a bordo un equipaggio limitatissimo, un segnale di allarme su condizioni atipiche di calore e fumo, attivando immediatamente i sistemi di prevenzione degli incendi. Gli stessi dispositivi “smart” segnalano aperture non autorizzate delle porte, variazioni di temperatura ed umidità, identificando senza alcun margine di errore la “chain of custody” ed allertando in tempo reale i soggetti interessati.

Il futuro della professione del loss adjuster implicherà quindi la capacità di gestire ed interpretare una mole consistente di dati, probabilmente “da remoto”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 19th, 2021 at 9:45 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.