



## EVER GIVEN NEL CANALE DI SUEZ: CONSEGUENZE E RISVOLTI ASSICURATIVI

E' ormai universalmente nota la vicenda dell'arenamento della **nave portacontainer Ever Given**, avvenuta nel Canale di Suez martedì 23 marzo per cause ancora non identificate; non è stata esclusa la sussistenza di un errore umano o tecnico durante la conduzione del pilota.

La nave, ormai liberata, è attualmente ancorata in un'area intermedia del Canale.

Il blocco del transito di altre navi all'interno del Canale di Suez ha causato:

- a) **congestionamento dei porti europei**, a causa dell'arrivo non scaglionato delle navi che hanno potuto riprendere il viaggio, con forte impatto in tutta la catena logistica, a partire dalla gestione degli scarichi alla terminalizzazione dei container; maggiori interessati, prevedibilmente, i principali porti di Rotterdam e Anversa, e, guardando all'Italia, i porti di Genova e Trieste (quest'ultimo circa 50.000 cnt mensili);

### SOMMARIO

**Ever Given—le conseguenze.....copertina e 2**

**Istituti Giuridici Rilevanti.....2**

**Le coperture assicurative**

**A) la polizza Cargo..... 3**

**B) la polizza RC Vettoriale e RC Spedizionieri .....4**



- b) aumento del **fabbisogno di container vuoti**, la cui disponibilità era già da qualche tempo estremamente ridotta
- c) **danni patrimoniali** reclamati dall’Autorità del Canale di Suez, ma anche dagli armatori delle navi rimaste ferme in attesa di poter transitare
- d) **l’avaria generale**, effettivamente dichiarata il primo aprile dall’armatore giapponese, a seguito della quale tutti i proprietari di merci dovranno contribuire finanziariamente con il contributo d’avaria.

## ISTITUTI GIURIDICI RILEVANTI

In assenza di risultati ufficiali dell’indagine, tutt’ora in corso, con il contributo dell’**avv. Elisa Antongiovanni del Foro di Milano**, presentiamo una breve panoramica sugli istituti giuridici rilevanti, ponendo quindi in luce gli aspetti assicurativi relativi alla responsabilità

### HIGHLIGHTS

AVARIA COMUNE

SPESE DI SALVATAGGIO E SOCCORSO

LIABILITY SALVAGE

#### L’Avaria Comune

L’avaria comune (general average) è un istituto del diritto marittimo disciplinato a livello nazionale (art. 469 cod.nav.) ed internazionale (Regole di York e Anversa, regole e principi di natura consuetudinaria aggiornati periodicamente e richiamati nella quasi totalità dei contratti di trasporto).

L’avaria generale consiste in un atto (atto di avaria) ragionevolmente compiuto, dal comandante della nave o da altro soggetto che ne fa le veci, per la salvezza della spedizione, in presenza di un pericolo imminente che minacci l’intera spedizione, e nella ripartizione dei costi, dei danni e delle spese, che siano conseguenza diretta di tale atto, tra tutti i partecipanti alla spedizione, in proporzione al valore dei beni salvati

Tra le spese si include il **compenso dei soccorritori** che, ai sensi dell’art. 13.2 della Convenzione di Londra del 1989 (Conv. Salvage), dovrà essere pagato da tutti i proprietari dei beni salvati, in proporzione al valore (e dunque senza vincolo di solidarietà).

L’atto di avaria deve essere ragionevole e diretto ad un utile risultato.

Non rientrano nell’avaria comune le spese e i danni indiretti quali le perdite di mercato o i danni da ritardo.

Accenniamo brevemente al discusso e sempre attuale tema del c.d liability salvage. L’espressione **Liability Salvage** fa riferimento ad un concetto di elaborazione dottrinale, con cui si intende il complesso di operazioni poste in essere dal soccorritore per eliminare o minimizzare le responsabilità previste a carico del proprietario o dell’armatore della nave e, dunque, presuppone un pericolo non di danni fisici bensì di danni finanziari.

Il processo di riconoscimento normativo del Liability Salvage è ben lontano dal compimento e il riconoscimento (se di riconoscimento si può parlare) contenuto all’art. 14 della Convenzione di Londra del 1989 è, in ogni caso, limitato alla sola responsabilità per danno ambientale.

Altalenante è l'opinione della giurisprudenza che si è espressa, talvolta, a favore del riconoscimento di un compenso a titolo di liability salvage (Tribunale di Livorno, 2 febbraio 1971 Neri c. Agenor Shipping Ltd; Lodo arbitrale 26 novembre 1982, Ar. Unico Righetti, nave Santa Lucia; Queen's Bench division – Admiralty Court, 5 aprile 1972, The Hellenus and Motagua) e, talvolta, in senso contrario (si vedano i casi Westar Marine Services v. Heerema Marine Contractors SA e Crescent Towing & Salvage Co v M/V Chios Beauty)

## LE COPERTURE ASSICURATIVE MERCI E RC VETTORIALE/RC SPEDIZIONIERE

### A) L'interessato al carico; la polizza cargo

Come già evidenziato, in caso di dichiarazione di avaria generale, il proprietario delle merci è obbligato al pagamento del contributo (deposito in contanti).

Se è stata stipulata **una polizza assicurativa merci/polizza cargo**, l'assicuratore, a mezzo di certificati di obbligazione di Avaria Generale (Average Guarantee), si impegna ad assumersi la quota parte di contributo.

Rientrano nella copertura assicurativa:

- i danni diretti materiali subiti dalle merci assicurate, anche in caso di arenamento, sulla base del valore assicurato in polizza;
- **i contributi di avaria;**
- se la compagnia di navigazione esercita il suo diritto di pegno sulla merce non danneggiata a seguito di avaria generale, l'assicuratore merci emetterà un General Average Bond o General Average Guarantee come garanzia per coprire il relativo contributo, in tal modo la merce viene svincolata e può essere consegnata;
- sono solitamente esclusi dalla copertura di polizza i danni patrimoniali derivanti dal ritardo del viaggio, le spese di trasbordo in caso di sinistro; con alcuni assicuratori merci è possibile pattuire l'inclusione delle garanzie aggiuntive "**Danni consequenziali**" e "**Danni patrimoniali puri** (derivati dalla ritardata consegna e al mancato incasso del contrassegno)", con trattativa separata e premio aggiuntivo.

## LE SOLUZIONI ASSICURATIVE

### A) la polizza cargo

La polizza merci assicura i danni sofferti dal carico, indipendentemente dall'accertamento della responsabilità della sua causazione.

Può essere stipulata in forma all risks o in forma a rischi nominati. Le condizioni generali sono date dalle Institute Cargo Clauses ma anche, specie nel mondo tedesco, dalle DTV Gütertransportversicherungsbedingungen.

In Italia gli assicuratori propongono la polizza merci ANIA

## LE SOLUZIONI ASSICURATIVE

### B) la polizza RC Vettoriale / RC Spedizionieri

- Si assicura la responsabilità dell'assicurato nell'esecuzione di contratti di trasporto, come regolata dalle convenzioni internazionali di diritto uniforme e dal diritto nazionale applicabile.
- Si assicurano gli errori ed omissioni tipici dell'attività dello spedizioniere
- Possibilità di assicurare massimali molto elevati
- Possibilità di assicurare la responsabilità per errori doganali
- Rimborso delle spese di recupero

## B) La responsabilità del vettore e dello spedizionier; la polizza RC Vettoriale/RC Spedizionieri

La Convenzione di Bruxelles del 1924, come modificata con i protocolli dell'Aja e di Visby, prevede la responsabilità del vettore per le perdite e i danni subiti dalle merci nel corso del trasporto.

Si tratta di responsabilità contrattuale a cui il vettore può sottrarsi solo dimostrando che la perdita o il danno è dipeso da un evento ad esso non imputabile.

L'art. 4 della Convenzione contiene l'elencazione (non tassativa) dei c.d **pericoli eccettuati** quali:

- la **colpa nautica** che ricomprende gli atti, la negligenza o la colpa del comandante, dell'equipaggio, del pilota o dei preposti del vettore durante la navigazione o il governo della nave
- i **pericoli o fortuna di mare**: affinché si possa parlare di fortuna di mare (o di altre acque navigabili) non è sufficiente che sussistano anomale condizioni rientranti nel normale e prevedibile rischio di navigazione ma deve concretizzarsi una eccezionale alterazione delle condizioni di navigazione imprevedibile e tale da vanificare ogni cautela
- **guerra, atto di Dio, fatto di nemici pubblici, arresto/ costrizione/ sequestro, restrizione di quarantena, tumulti, sommosse.**

Si tratta, tuttavia, di presunzioni di fortuito che possono essere superate dall'interessato al carico attraverso, ad esempio, la dimostrazione di sussistenza di una concausa di pari efficacia.

La normativa uniforme si applica, pacificamente, ai danni fisici alle merci trasportate **ma non contiene una disciplina espressa in tema di responsabilità del vettore in caso di ritardo**

## REGOLE AJA—VISBY

### Highlight LIMITE DI RESPONSABILITÀ E TERMINE PER LA CONTESTAZIONE

Art. 4 § 5 limite di responsabilità per perdita o avaria delle merci, fatto salvo il dolo e la colpa commerciale:

- 2 DSP per ogni chilogrammo
- 666,67 DSP per unità o collo

Si applicherà il maggiore fra i due

\*\*\*

Termine entro cui il danneggiato deve contestare la perdita o l'avaria, come previsto dall'art. 3 § 6 :

- in caso di vizi apparenti: alla consegna.
- in caso vizi occulti: 3 giorni dalla consegna

Alla domanda se il fatto fosse ascrivibile alla responsabilità del vettore marittimo, lo spedizioniere italiano che ha organizzato il trasporto sarebbe responsabile nei confronti dei propri committenti per il ritardo, la perdita o avaria delle merci, si può rispondere che diviene importante **verificare se lo spedizioniere abbia assunto nei confronti del committente l'obbligo di organizzare il trasporto**, stipulando in nome proprio e per conto del mandante il contratto di trasporto con il vettore marittimo: **lo spedizioniere puro (art. 1737 CC)** risponderebbe verso il committente per eventuale *culpa in eligendo*, ossia nei casi di negligenza nella conclusione del contratto di trasporto con il vettore marittimo e nei casi di inottemperanza alle istruzioni del committente (art. 1739 c.c).

Diversamente, **se lo spedizioniere avesse assunto l'obbligo di esecuzione del trasporto, in qualità di spedizioniere/vettore** risponderebbe verso il committente nella stessa misura in cui risponde il vettore marittimo (**art. 1741 CC**), mantenendo, tuttavia, la possibilità di agire a sua volta nei confronti del vettore effettivo.

**Nel caso di perdita e avaria delle merci, la responsabilità dello spedizioniere/vettore per danni avvenuti nel trasporto marittimo sarà regolata dalle Regole dell'Aja-Visby, con la limitazione di 666,67 DSP per collo o di 2 DSP per Kg di peso lordo della merce, qualunque sia il maggiore.**

La responsabilità del vettore marittimo per la ritardata consegna non è regolata dalla convenzione Aja Visby ma da altre convenzioni (Amburgo, Rotterdam), non entrate in vigore in Italia o non ratificate.

**Nel diritto italiano i danni economici derivanti da ritardo** vengono tendenzialmente considerati risarcibili dal vettore. La difficoltà è stabilire quando si possa parlare di ritardo considerando l'assenza di termine nella maggior parte dei contratti di trasporto marittimo

La responsabilità dello spedizioniere è assicurata nella relativa **polizza RC Spedizionieri/Rc vettoriale**.

Per approfondimenti e informazioni sulle polizze cargo e sulle polizze RC Spedizionieri e RC Vettoriale, **la Special Unit Cargo di Assibroker International srl** è a disposizione

## CHI SIAMO E COSA FACCIAMO

In qualità di broker assicurativo lavoriamo in maniera indipendente e trasparente, avendo come obiettivo quello di fornire un servizio di consulenza qualificato e professionale alle aziende nostre clienti.

Negli anni abbiamo sviluppato competenza e forte know how in vari settori dell'economia, tra i quali vi sono **il settore dei trasporti**, degli impianti a fune e delle energie rinnovabili, dell'edilizia e delle imprese con dimensione internazionale.

### La Special Unit Cargo

Sviluppiamo e offriamo prodotti assicurativi avanzati per il settore delle spedizioni, dei trasporti e della logistica.

Grazie alla partecipazione al broker network UnisonSteadfast siamo in grado di supportare le aziende multinazionali installando e gestendo programmi assicurativi internazionali.; nel nostro Team si parla italiano, tedesco, inglese, moldavo, russo.

La nostra Special Unit Cargo è composta da **consulenti** e dallo **staff per la gestione dei sinistri**, ve li presentiamo!



Jochen Pichler- AD



Vincenzo Casella



Dr. Roberto Carta



Dott.ssa Raffaella Roseano



Dr. Ivan Rigucci



Dr. Jan Besleu

### ASSIBROKER INTERNATIONAL SRL-GMBH

[www.assibroker.net](http://www.assibroker.net) [info@assibroker.net](mailto:info@assibroker.net)

#### Rechtssitz - Sede legale Via Alois-Kuperion-Str. 30 I-39012

Meran/o (BZ)  
T. +39 0473 498 000  
F. +39 0473 498 001

#### Filiale Bozen/Bolzano

Via Galileo-Galilei-Str. 4a  
I-39100 Bozen/Bolzano (BZ) T. +39 0471 060 080  
F. +39 0471 060 081

#### Filiale Verona

Via Sommacampagna 63c I-37137 Verona (VR)  
T. +39 045 704 0 100  
F. +39 045 704 0 101

#### Filiale Bergamo

Via Giuseppe Ungaretti 19 I-24126 Bergamo  
(BG) T. +39 035 319523  
F. +39 035 319 516



Coverholder at **LLOYD'S**

