



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA
SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI

Dipartimento di Giurisprudenza
Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza

Tesi di laurea in Diritto Marittimo e della Navigazione

“EVER GIVEN - ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ CONNESSE”

Relatore:

Chiar.mo Prof. Pierangelo CELLE

Candidato:

Andrea FERRADINI

Anno accademico 2023-2024

Indice

1.	L'INCIDENTE	4
1.1	Cenni storici.....	4
1.2	I Fatti.....	4
1.3	Impatto e prospettive	7
2.	IL SOCCORSO IN MARE	10
2.1	Fonti della disciplina e definizione di soccorso.....	10
2.2	Nozione di pericolo.....	11
2.3	I tipi di soccorso.....	12
2.4	La Convenzione di Londra del 1989.....	12
2.5	Obbligatorietà del salvataggio	13
2.6	Il soccorso contrattuale	14
2.7	Obblighi del soccorritore	15
2.8	La determinazione del compenso - Scopic clause	16
2.9	SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA (MV Ever Given - Salvage Claim) - Un precedente storico.....	18
3.	LE CONSEGUENZE DELL'INCIDENTE E LE RELATIVE ASSICURAZIONI MARITTIME	22
3.1	In generale: tipi di coperture assicurative e rischi assicurabili	22
3.2	I soggetti.....	25
3.3	In particolare: P&I Clubs e le assicurazioni P&I	26
3.3.1	Le assicurazioni P&I; gli attuali P&I clubs ed il loro inquadramento giuridico	26
3.3.2	Il contratto di assicurazione P&I.....	27

3.3.2.1. Responsabilità per perdita o avaria delle cose trasportate.....	29
3.3.3 Mutualità dell'assicurazione P&I	30
3.3.4 Peculiarità dell'assicurazione P&I.....	31
3.3.5 L'international Group of P&I clubs	32
3.3.6 Altre coperture fornite dai P&I Clubs	33
3.4. Rischi coperti; assicurazione delle merci	33
3.4.1. Le Institute Cargo Clauses	33
3.4.2. LE ICC (A).....	34
3.4.3 LE ICC (B) e (C).....	36
3.5 Esclusioni, nello specifico: Perils of the seas.....	39
3.6 L'avaria generale e il contributo degli interessati al carico.....	41
3.6.1. Le regole di York e Anversa	41
3.6.2. Requisito di pericolo e procedimento di dichiarazione	42
3.6.3. Soccorso e avaria comune	43
4. CONCLUSIONI: GLI SCENARI A SEGUITO DELL'INCAGLIO EVER GIVEN.....	45

1. L'INCIDENTE

1.1 Cenni storici

Il canale di Suez si trova in Egitto e collega il Mar Rosso con il Mar Mediterraneo. Si tratta di una via di navigazione che ha esponenzialmente migliorato e cambiato gli scambi commerciali nel contesto globale.

Il progetto nacque con l'ingegnere Prosper Enfantin, il quale dimostrò la realizzabilità dell'opera, mentre l'elaborazione definitiva dello stesso avvenne per mano di Luigi Negrelli, un ingegnere italiano. Nel 1859 iniziarono i lavori, giunti al termine dieci anni dopo, e diretti da Ferdinand de Lesseps. L'inaugurazione ufficiale del Canale fu il diciassette novembre del 1869, con un impatto immediato sul traffico internazionale di merci; il progetto venne finanziato per il 56% da fondi francesi mentre la restante parte con fondi egiziani e successivamente la quota egiziana passò al Regno Unito per mancanza di liquidità.

Nel 1952, un gruppo di nazionalisti arabi guidati da Gamal Abdel Nasser rovesciò il regno di Farouk I, ponendo fine all'occupazione britannica dell'Egitto e Nasser divenne presidente nel 1956, introducendo riforme socialiste mirate ad una politica nazionalista. Nel 1956 il presidente dell'Egitto decretò la nazionalizzazione del Canale, in linea con la strategia politica di quegli anni. In risposta, il Regno Unito, la Francia e Israele invasero il Paese. Da quel momento storico sorse la cosiddetta "crisi di Suez", che durò otto giorni. La crisi ebbe effetti duraturi, l'Egitto riprese politicamente e territorialmente il controllo del Canale di Suez che rimase chiuso per lungo tempo .

1.2 I Fatti

Il 23 marzo 2021 la nave denominata "Ever Given", battente bandiera panamense, in transito lungo il Canale di Suez in Egitto con oltre 20.000 container a bordo, si incagliava in diagonale sulle sponde sabbiose del canale provocando il blocco totale. Giorni prima, l'Autorità Meteorologica Egiziana (EMA) aveva emesso avvertenze circa raffiche stagionali d'aria calda, secca e carica di sabbia, conosciute come i venti Khamaseen che stavano causando drammatici aumenti di temperatura e scarsa visibilità, avvertenze

ribadite per lo stesso 23 marzo. *L'EMA* aveva stimato che l'altezza delle onde nel Golfo di Suez e nel Mar Rosso avrebbe raggiunto i 10-13 piedi.

Inizialmente la nave venne affiancata dai piloti del rimorchiatore *Mosaheb 2*. Di regola, i piloti sono obbligatori a bordo di tutte le navi in transito nel canale, e utilizzano la loro esperienza locale per dirigere verbalmente la navigazione della nave mentre il capitano la manovra attraverso il passaggio artificiale.

In una giornata normale, i piloti sono una formalità, un'aggiunta utile al ponte della nave; In una situazione straordinaria, possono essere l'ultima linea di difesa tra un pericolo scampato e un disastro incalcolabile.

La mattina del 23 marzo, verso le 5.53, la *Mosaheb 2* lasciò la *Ever Given*, con a bordo due piloti della SCA che sarebbero rimasti sul ponte della nave fino a quando non avesse raggiunto Ismailia, una città vicina alla metà del canale. I due avrebbero dovuto essere sostituiti da nuovi piloti, che avrebbero dovuto proseguire il viaggio a bordo fino alla fine del canale.

Alle 7:18, la *Ever Given* entrò nel Canale di Suez, scegliendo, curiosamente, di procedere senza rimorchiatore. A differenza dei piloti, la presenza dei rimorchiatori non è obbligatoria per il transito di una nave attraverso un canale. Anche la *Maersk Denver*, imbarcazione che seguiva la *Ever Given*, proseguì allo stesso modo, senza rimorchiatore. Tuttavia, in caso di maltempo, l'utilizzo di rimorchiatori è una misura precauzionale evidentemente utile.

Qualche minuto dopo, la *Ever Given* fece ingresso nel canale ad una velocità che aveva raggiunto livelli al di sopra dello standard, in maniera preoccupante. Il limite fissato dalla SCA è di 8,6 nodi e la nave viaggiava ad una velocità di 13,7 nodi.

Secondo la dichiarazione rilasciata dall'Autorità del Canale di Suez, come previsto, quella mattina soffiarono potenti venti polverosi, ad una velocità di 46 miglia orarie (mph), riducendo di molto la visibilità. Se un vento laterale di tale magnitudine avesse colpito la *Ever Given*, i 18.300 container di spedizione impilati su di essa avrebbero agito collettivamente come una gigantesca vela, facendo deragliare la nave nella direzione del vento. Tale situazione spinge un pilota a predisporre un aumento della velocità e

un'inclinazione opposta alla direzione del vento, per contrastare efficacemente una raffica di tale intensità.

Circa venti minuti dopo, si verificò il cosiddetto effetto banca: la Ever Given, viaggiando a 13 nodi, sembrava iniziare una spinta di circa 2 minuti verso la banca occidentale del canale, una manovra presumibilmente effettuata in risposta ai venti che avevano gradualmente spinto la nave verso la banca orientale. La manovra iniziale permise all'imbarcazione di raddrizzarsi e tornare parallela al canale, ma avvicinandosi al bordo della banca occidentale.

È importante sottolineare che navi come la Ever Given, essendo di grandi dimensioni, sono più difficili da manovrare vicino alle banche di un canale. Quando una nave di tale dimensione naviga lungo un canale, la striscia d'acqua tra terra e nave viene compressa e spostata. Di conseguenza, il flusso dell'acqua accelera, la pressione diminuisce e, mentre l'acqua si restringe dietro la nave, viene risucchiata verso il basso, attirando la poppa della nave. Tale fenomeno, noto come effetto banca, può causare gravi danni alle grandi imbarcazioni, che spostano enormi quantità d'acqua non permettendo di correggere la rotta rapidamente, essendo sbilanciati.

Improvvisamente, la Ever Given si diresse verso la banca occidentale del Canale di Suez, segno che la nave aveva iniziato a deviare verso di essa. Mentre la poppa girava in senso orario verso ovest, la prua, spinta dal cuscino d'acqua che si era formato tra essa e la banca occidentale, girava in senso orario verso est. La Ever Given era fuori controllo.

Alle 7:41 del mattino, con la prua della Ever Given che si stava dirigendo verso la banca orientale, l'unica possibilità logica era quella di girare la nave verso ovest. Ma, a quel punto il tratto di acqua risucchiato tra la banca occidentale e la poppa della nave era probabilmente troppo basso per permettere alla nave di ottenere la trazione necessaria per cambiare rotta. Di conseguenza la Ever Given si è incagliata, scontrando la sua prua nella banca orientale del canale al marker 151 km. Un minuto dopo, la poppa, mentre ruotava in senso orario, ha toccato la banca occidentale. Il Canale di Suez era ufficialmente bloccato.

Alle 8,17 il *Mosaed 2*, insieme al *Mosaed 3*, raggiungeva la nave arenata. Trentacinque minuti dopo l'impatto, è iniziata l'operazione di salvataggio della Ever Given.

Sette giorni, sei ore, e 48 minuti dopo, l'operazione si è conclusa. Il 29 marzo, alle 15:05, la Ever Given è stata rimessa in galleggiamento e, alle 15:58, era di nuovo nel canale, diretta verso il vicino Great Bitter Lake per un'ispezione.¹

1.3 Impatto e prospettive

La Ever Given è una delle portacontainer più avanzate e imponenti del mondo, che rappresenta un esempio di eccellenza ingegneristica nel settore del trasporto marittimo. Questa nave, di proprietà della società armatrice giapponese Shoei Kisen e operata dalla compagnia taiwanese Evergreen, ha una capacità di carico di 20.338 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). La sua costruzione e operatività riflettono l'importanza crescente del trasporto marittimo nel commercio globale, dove l'efficienza e la capacità di trasportare grandi volumi di merci sono fondamentali. Navi di questa portata rendono molto più difficili le manovre di conduzione attraverso canali stretti come quello di Suez, specialmente in condizioni meteorologiche avverse.

Il blocco del Canale di Suez, causato dall'incagliamento della Ever Given, ha avuto ripercussioni senza precedenti sul traffico marittimo internazionale. Oltre 400 navi, tra cui portacontainer, petroliere e portarinfuse, sono rimaste bloccate alle due imboccature del canale, creando un congestionamento che ha paralizzato una delle rotte commerciali più importanti del mondo. Questo evento ha messo in luce la vulnerabilità delle infrastrutture marittime globali e l'importanza cruciale del Canale di Suez, un passaggio strategico che collega il Mar Mediterraneo al Mar Rosso e che è vitale per il commercio tra Europa, Asia e oltre.

Dopo giorni di intensi sforzi e tentativi di disincagliare la nave, il 29 marzo scorso, i rimorchiatori coinvolti nelle operazioni di salvataggio sono finalmente riusciti a liberare la Ever Given. La nave è stata poi trainata fino al bacino di Great Bitter Lake, dove è stata sottoposta a un'ispezione approfondita per verificarne le condizioni strutturali e determinare se fosse in grado di riprendere il suo viaggio verso il porto di destinazione di

¹ Report: M/V "EVER GIVEN" R-026-2021-DIAM

Rotterdam. Questa operazione di salvataggio ha richiesto un coordinamento meticoloso e l'impiego di tecnologie avanzate, dimostrando la resilienza e la capacità di risposta del settore marittimo. Gli sforzi congiunti di ingegneri, tecnici e operatori di salvataggio hanno permesso di superare una situazione estremamente complessa e di ripristinare la navigabilità del canale.

L'impatto del sinistro sull'economia marittima e sul commercio internazionale è stato di proporzioni epocali. Il settore dei trasporti, già profondamente segnato dalla pandemia di COVID-19 e dall'aumento dei costi dei noli, ha subito ulteriori pressioni. Il Canale di Suez è una delle arterie principali del commercio mondiale, con circa il 12% del traffico marittimo globale (e il 30% di quello containerizzato) che transita lungo i suoi 193 chilometri. Secondo le stime di Lloyd's, il traffico *estbound* e *westbound* attraverso il canale vale rispettivamente circa 4,5 e 5,1 miliardi di dollari al giorno. Il blocco del canale ha avuto un impatto significativo sul commercio globale, generando costi aggiuntivi stimati in circa 400 milioni di dollari all'ora. Queste spese in aggiunta si sono tradotte in ritardi nelle consegne, aumento dei prezzi delle merci e interruzioni nelle catene di approvvigionamento globali.

Un sinistro di tale portata solleva numerose questioni giuridiche che coinvolgono vari attori del settore marittimo. Armatori, noleggiatori, operatori di salvataggio (noti come salvors), assicuratori H&M (corpo e macchine) e P&I, proprietari del carico e operatori logistici si trovano a dover affrontare complessi problemi legali e finanziari. Le implicazioni di questo evento si estendono ben oltre il semplice ritardo nelle consegne, influenzando contratti, assicurazioni e responsabilità legali. Le dispute che ne derivano possono riguardare la responsabilità per i danni causati, i costi di salvataggio, le perdite economiche subite dai proprietari del carico e le richieste di risarcimento da parte degli assicuratori.

Il blocco ha inoltre causato un'inflazione dei costi di trasporto dei container: L'Europa, che rappresenta la percentuale più alta di container nel commercio marittimo mondiale, pari al 23%, ha visto un aumento di oltre il 10% del costo percentuale per container. Questo incremento dei costi ha ripercussioni su tutta la catena di approvvigionamento, influenzando i prezzi dei beni e la competitività delle imprese. Le aziende che dipendono dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime e la distribuzione

dei prodotti finiti hanno dovuto affrontare sfide significative per mantenere la continuità delle operazioni e soddisfare la domanda dei clienti.

L'incidente della Ever Given nel Canale di Suez ha messo in evidenza la fragilità delle rotte commerciali globali e l'importanza di infrastrutture resilienti e ben gestite. Le lezioni apprese da questo evento saranno fondamentali per migliorare la gestione del traffico marittimo e prevenire futuri incidenti di simile portata. È essenziale che le autorità marittime e gli operatori del settore collaborino per sviluppare strategie di gestione del rischio più efficaci e per garantire la sicurezza e l'efficienza delle rotte commerciali globali.

2. IL SOCCORSO IN MARE

2.1 *Fonti della disciplina e definizione di soccorso*

Il diritto marittimo ha sviluppato una disciplina giuridica speciale relativa all'assistenza prestata a navi che si trovino in pericolo in mare. Il soccorso può essere definito come un'azione che coinvolge un soccorritore che salva volontariamente vite umane e/o beni in mare. In un tipico caso di soccorso, una nave presta assistenza a un'altra nave che è diventata incapace di manovrare in una situazione di cattivo tempo².

Il cruciale testo in materia di soccorso, che ha fornito le basi per il successivo complesso di norme di riferimento, è la Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910, che si è posta come obiettivo quello di unificare le regole dell'assistenza e salvataggio marittimi. La disciplina, ora superata dalla Convenzione di Londra del 1989, ha di fatto armonizzato le differenti discipline delle due branche del diritto, *common law* e *civil law*. L'articolo 2 della convenzione prevede che vi sia l'applicazione *erga omnes* di tutti i procedimenti arbitrali o giurisdizionali in materia di soccorso che si svolgono in uno stato aderente, indipendentemente dalla nazionalità delle navi coinvolte. In prima battuta sulla base di tale articolo, viene stabilito che le regole della Convenzione si applicano a tutti i procedimenti legali iniziati in uno stato contraente dopo la sua entrata in vigore, indipendentemente dal fatto che le operazioni di salvataggio si siano realizzate in tutto o in parte prima di tale data. In seconda battuta, risulta espressamente previsto che suddetto articolo fissi il campo di applicazione della normativa uniforme in modo inderogabile e con portata *erga omnes*, prevedendo che la controversia possa essere giudicata in un foro di uno stato contraente, ciò da un lato pare possa semplificare l'accertamento dell'applicabilità o meno della normativa uniforme e dall'altro, esclude l'applicazione di ogni norma della *lex fori* dello stato contraente, se non nel limite di cui l'utilizzo di tale norma è consentito dalla Convenzione stessa. Viene concepita una deroga all'applicazione della Convenzione, quando le operazioni di soccorso avvengano all'interno delle acque territoriali e tutte le navi interessate siano destinate alla navigazione interna; qualora le operazioni di soccorso abbiano luogo in acque territoriali e non sia implicato nessun tipo di imbarcazione e quando tutte le parti interessate

² S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, 2024, pag. 333 ss.

appartengano al medesimo stato.

La disciplina di questo istituto, molto antica, è oggi contenuta nella Convenzione di Londra del 1989, a seguito della quale ha perso di rilevanza quella concezione che originariamente prevedeva una distinzione tra assistenza e salvataggio, raggruppando entrambe le situazioni sotto la fattispecie di soccorso. Viene inteso come soccorso “ogni atto o attività che si intraprende per assistere una nave o ogni altro bene in pericolo nelle acque navigabili o in ogni altra acqua, prestato anche con mezzi non nautici”.

Il soccorso si rende necessario ed imprescindibile quando per la nave si può concretizzare in maniera possibile e prevedibile un evento di carattere dannoso. In esito alle operazioni, chi ha prestato un'attività connessa ed utile al risultato di salvataggio conseguito, ha diritto ad una remunerazione.

2.2 *Nozione di pericolo*

Poiché l'operazione di salvataggio riguarda la nave o beni posti in essa, il requisito di pericolo assume una connotazione imprescindibilmente rilevante, nonché elemento fondamentale. Secondo l'interpretazione estesa data dalla Convenzione di Londra del 1989, la stessa si applica anche quando il bene può considerarsi perduto, ovvero in fondo al mare. Il pericolo così inteso quindi, può consistere anche in una perdita definitiva, comprendendo quindi anche il recupero di beni su fondali marini. La recente Giurisprudenza ha anche ricondotto nel requisito di pericolo anche il presupposto che vi sia una possibilità di danneggiamenti alla nave. Il pericolo si costituisce di tre elementi, deve innanzitutto essere serio e quando le operazioni di soccorso vengono richieste, deve intendersi in corso ed attuale. Se sussistente al momento della chiamata ma non al momento di esecuzione delle prestazioni, l'accordo di salvataggio dovrà intendersi come mancato, per difetto di causa e ricondotto al mero appalto di servizi.

2.3 *I tipi di soccorso*

La normativa prevede vari tipi di salvataggio³:

- *Soccorso obbligatorio*: una previsione che si trova all'interno della Convenzione di Londra, nell'articolo 10 comma 1. La disposizione prevede che si ha soccorso obbligatorio quando il comandante della nave è obbligato a prestare soccorso in presenza di persone in pericolo e possa farlo senza serie conseguenze per la propria nave. L'obbligo imposto dalla Convenzione grava direttamente sul comandante, ed esula l'armatore da eventuali responsabilità derivanti da inadempimento.

- *Soccorso spontaneo*: Si ha soccorso spontaneo invece, quando in una situazione di pericolo non disciplinata da previsioni legali, il soccorritore in presenza di una situazione di pericolo presta la propria opera senza essere vincolato da alcun contratto. Vieni addirittura previsto che lo stesso possa effettuare le operazioni nonostante il rifiuto del comandante della nave da soccorrere, qualora risulti irragionevole. L'istituto è oggetto di dibattito in dottrina, è frequente che le operazioni di soccorso iniziate in maniera spontanea, vengano poi ricondotte nello schema del soccorso contrattuale.

2.4 *La Convenzione di Londra del 1989*

La Convenzione di Londra del 1989, conosciuta anche come "*International Convention on Salvage*", consiste in un accordo ritenuto indispensabile nel settore della sicurezza marittima e nel contesto della protezione ambientale. L'obiettivo prioritario insito in questo complesso di norme risiede nel riconoscimento dei potenziali rischi di tutti i soggetti che compiono operazioni di salvataggio in mare e le emergenze marittime in generale. Le disposizioni presenti all'interno, non mirano solo a tutelare il pericolo in cui può incorrere un'imbarcazione, ma anche le gravi ripercussioni che lo stesso può avere sulla sicurezza della navigazione e l'ambiente marino. Principi cardine che costituiscono la convenzione sono la protezione della vita umana e minimizzazione dei danni subiti dalle proprietà di merci e navi. Sono previsti inoltre dei meccanismi di remunerazione per

³ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo* cit. pag 317-318-319

chi compie le operazioni di salvataggio, con l'obiettivo di incentivare i propri sforzi garantendo un bilanciamento tra l'effettiva entità del pericolo e lo sforzo compiuto. Sono altresì previste norme per la protezione ambientale, altro punto ritenuto centrale, che si prefiggono l'obiettivo di prevenire dove possibile e minimizzare nei restanti casi, l'inquinamento che deriva dagli incidenti navali. La Convenzione di Londra del 1989 evidenzia anche l'importanza della cooperazione internazionale nel contesto delle operazioni di salvataggio, dato il frequente coinvolgimento di diversi paesi e autorità marittime che, con il giusto coordinamento, spesso riescono a raggiungere un risultato efficace⁴.

La Convenzione del 1989 prevede all'articolo 6 un'applicazione univoca a qualsiasi operazione di salvataggio, con la sola eccezione che un contratto preveda al suo interno condizioni diverse in maniera espressa o implicita. Al capo secondo di suddetto articolo viene altresì previsto il potere del comandante di concludere contratti per operazioni di salvataggio, a nome del proprietario della nave.

La disposizione ha rilevanza prioritaria quando si verifica un sinistro marittimo, poiché determina, da un lato, il compenso dei soccorritori per il successo delle operazioni, dall'altro l'obbligo di pagamento per i proprietari della nave salvata. La determinazione del compenso viene prevista dall'articolo 13 dell'accordo, sancendo che i criteri utilizzati tengano conto di diversi fattori come il valore della nave e delle merci salvate, la misura del successo del salvataggio e i rischi che devono affrontare i soccorritori nel compimento del salvataggio.

2.5 *Obbligatorietà del salvataggio*

Il soccorso alla nave che si trovi in pericolo è obbligatorio, un onere riconosciuto a livello internazionale. L'obbligo è imposto direttamente alle imbarcazioni nei pressi dell'incidente in acque internazionali, oppure all'autorità marittima delle acque territoriali di riferimento, la quale può orientare l'ordine coordinando i propri rimorchiatori e anche

⁴ A. ATONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 163-164-165, Milano, 2010

le imbarcazioni che si trovano nelle vicinanze del pericolo, quando la stessa non disponga di mezzi propri necessari per la buona riuscita dell'operazione⁵. Se il comandante della nave che presta il soccorso, lo fa in maniera spontanea, la prestazione dovrà sempre ritenersi di carattere obbligatoria, dice la convenzione. L'unica eccezione prevista all'obbligatorietà anche senza richiesta di soccorso risiede nell'ipotesi in cui, nonostante l'intenzione spontanea, sia manifestato dal comandante della nave in pericolo l'espresso rifiuto. La declinazione del soccorso deve altresì contenere intrinsecamente un elemento di ragionevolezza, che giustifichi la mancanza di presupposto che di fatto caratterizza l'obbligo di prestazione di salvataggio. Questo principio è scalfito nell'articolo 19 della Convenzione di Londra del 1989, la quale nega il diritto al premio di ricompensa per le operazioni di soccorso rese nonostante il ragionevole ed espresso rifiuto del comandante o dell'armatore della nave tratta in salvo. Le operazioni che invece vengono prestate al di fuori delle ipotesi sopra descritte, devono essere necessariamente concepite come salvataggio contrattuale.

2.6 Il soccorso contrattuale

Il c.d. soccorso contrattuale può essere accordato con qualsiasi mezzo di comunicazione, purché risulti espressa ed evidente la manifestazione di volontà di entrambe le parti in causa. La volontà deve essere manifestata dai comandanti o dagli armatori delle due imbarcazioni o eccezionalmente dal raccomandatario della nave che compie le operazioni di salvataggio⁶. In quest'ultima ipotesi la volontà deve manifestarsi necessariamente scritta o verbale, mentre nei casi precedenti può essere anche tacita. Gli usi internazionali nel tempo hanno elaborato varie forme contrattuali, la più richiamata nelle fattispecie di salvataggio è il c.d. *LOF (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement)*. L'accordo delinea i diritti e i doveri del salvatore e del proprietario della nave. Il salvatore si impegna a salvare la nave in difficoltà, mentre il proprietario della nave accetta di pagare un

⁵ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 167-168-169, Milano, 2010

⁶ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 172-173, Milano, 2010

compenso. Il *LOF* è un accordo contrattuale che frequentemente viene utilizzato quando si verifica un sinistro marittimo, per la sua flessibilità e standardizzazione, che permette una riduzione delle ambiguità nelle controversie e soprattutto per la forma “open” che caratterizza il contratto. L’intesa negoziale è “aperta”, in quanto non viene determinato all’interno dello stesso il compenso per lo sforzo compiuto da chi effettua il salvataggio, rimettendo la decisione ad un arbitro. Il tribunale che se ne occupa può essere indicato all’interno del *LOF*, consensualmente tra le parti in causa, oppure in mancanza di designazione il luogo per l’arbitrato è Londra. Per il perfezionamento dell’accordo basta quindi che venga richiamata la forma “*Lloyd’s Open Form of Salvage Agreement*” ed il tribunale che deve occuparsi dell’arbitrato, in casi eccezionali anche la somma della remunerazione pattuita, se i soggetti sono già in grado di quantificare i pagamenti sommariamente. All’interno del *LOF* è prevista una clausola che costituisce il principio fondamentale del contratto, si tratta della previsione “*no cure, no pay*”, che quindi fa sorgere il diritto al compenso solo in seguito ad una buona riuscita delle operazioni di salvataggio eseguite. Per avere diritto alla controprestazione di carattere patrimoniale, si parla quindi di un “*utiliter gestum*”, inteso proprio come l’avverarsi di un esito efficace totale o parziale, incentivando quindi chi effettua il soccorso ad adoperarsi con tutte le proprie risorse. In altri casi, quando il contratto stipulato è di natura differente rispetto al *LOF*, gli arbitri previsti per la determinazione del compenso possono essere evidenziati mediante un’apposita clausola c.d. “clausola arbitrale”, la quale prevede normalmente che venga nominato un arbitro da parte dell’armatore e di un altro selezionato dai soccorritori. Infine, vi sarà la designazione di un terzo arbitro che generalmente avviene da parte dei primi due o mediante un’organizzazione di arbitrato. Esiste un’ultima possibilità per l’incarico assegnato a questo terzo soggetto: L’autorità giudiziaria inglese provvede ad eleggere un soggetto ritenuto consono.⁷

2.7 Obblighi del soccorritore

Nella Convenzione del 1989 sono stati inseriti una serie di obblighi che gravano sulla nave salvatrice. Più precisamente è stato previsto che il comandante della nave debba

⁷ M. MARESCA, *Rivista dell’Arbitrato*, fasc.3, 2014, pag. 533 autore Marcello Maresca

sempre operare con diligenza e attenzione riguardo la protezione ambientale circostante⁸. In secondo luogo, qualora risultasse necessario, accetti il concorso d'intervento nel salvataggio di altre navi, soprattutto se richiesto dalla nave in pericolo. Dall'altro lato viene espressamente previsto un obbligo di cooperazione di chi viene tratto in salvo, al fine di garantire un risultato di successo.

2.8 *La determinazione del compenso - Scopic clause*

Quando si verifica un sinistro marittimo e risulta applicabile la Convenzione di Londra del 1989 (per effetto del *LOF* o altro richiamo), i soccorritori vengono remunerati secondo dei criteri che sono previsti all'interno dell'articolo 13 della stessa convenzione. Viene tenuto conto, in primo luogo, dell'abilità e degli sforzi di chi effettua le operazioni di soccorso nel prevenire o minimizzare i danni all'ambiente, data la primaria importanza che la convenzione sostiene, per tutelare l'ecosistema marino e ridurre potenziali costi di bonifica. Si dà rilievo anche al successo ottenuto dal salvatore, il quale non dipende solo dal recupero di beni, ma anche dalla capacità di evitare ulteriori danni. Ovviamente le condizioni in cui avviene il salvataggio influenzano significativamente le operazioni, situazioni dove il pericolo è alto richiedono maggiori strumenti tecnici e risorse, motivo per cui quanto più sarà alto il rischio corso, tanto maggiore il compenso. Infine, l'arbitro deve tenere conto di quanto sia stato effettivamente tempestivo e pronto il soccorritore, nonché la disponibilità delle attrezzature che ha impiegato nel salvataggio. Viene inoltre prevista nell'articolo 14 una "*special compensation*" in deroga ai criteri previsti dall'articolo precedentemente descritto, nei casi in cui l'attività posta in essere, anche se non determinante per il salvataggio della nave o perché effettivamente non sia riuscita nel compimento delle operazioni, abbia comunque contribuito ad eliminare o diminuire il danno ambientale da inquinamento. Questa speciale remunerazione può in alcune situazioni essere aumentata fino al 30% delle spese sostenute e quando vi sia una controversia addirittura fino al 100%.

⁸ A. ANTONINI, Trattato breve di diritto marittimo, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 175-176, Milano, 2010

In questo caso, il soggetto che dovrà sostenere la speciale compensazione prevista dall'articolo 14 della Convenzione di Londra del 1989 sarà l'armatore della nave salvata. Per contro, se dalle operazioni di salvataggio risulta in modo espresso che non vi è stato riguardo per la preservazione dell'ambiente, il soccorritore potrà vedersi privato di questo diritto.

Una delle novità apportate con il modello contrattuale *LOF* del 2020 riguarda una differente modalità di determinazione del compenso, rispetto a quanto previsto dagli articoli 13 della Convenzione. L'elaborato è stato pensato dall'International Salvage Union e dall'International Group of *P&I Clubs*, prevedendo una concreta deroga allo storico principio “*no cure-no pay*” che caratterizza questo accordo contrattuale standard. La c.d. *Scopic Clause (Special Compensation Protection and Indemnity Clause)* è stata introdotta con l'obiettivo di garantire un compenso minimo al soccorritore, calcolato mediante una tariffa prestabilita. La clausola può essere inserita con la richiesta di chi fa le operazioni di salvataggio e risulta applicabile in qualsiasi caso. Si compone di quindici articoli e tre appendici che contengono la tariffa, il tutto ricompreso con altri due documenti. Viene previsto che in un qualsiasi momento durante il salvataggio se, il soccorritore si rende conto a seguito di valutazione che non avrà un ritorno economico adeguatamente proporzionato allo sforzo, può invocare la clausola dando notizia all'armatore della nave da salvare. Agendo in questo modo, una volta prestato il soccorso verrà calcolato oltre un compenso per i beni salvati, in via addizionale la particolare remunerazione prevista dalla *Scopic Clause*. L'idea di fondo è volta ad incentivare il soccorso anche nelle situazioni dove chi lo presta non abbia garanzie circa il ritorno economico. Un grande vantaggio che apporta questo nuovo istituto è dato dal fatto che si possano determinare in anticipo i costi che recrimina il soccorritore, consentendo a tutte le parti un'opportuna attenzione sul piano valutativo. Una correzione apposta successivamente all'introduzione di questa particolare clausola, riguarda la possibilità per l'armatore di far “osservare” mediante un fiduciario l'effettivo operato dei soccorritori. Un'ultima considerazione da segnalare riguarda anche la possibile penalizzazione del soccorritore che abbia invocato senza fondati motivi la clausola, ovvero prevedendo l'eventualità che il normale compenso di soccorso, determinato dall'arbitro in base al *LOF*, risulti superiore alla remunerazione rispetto a quella che risulta dalla previsione della *Scopic Clause*. In questa situazione il soccorritore si vedrà corrisposto il pagamento seguendo le vie ordinarie, ma con una decurtazione di un importo pari al 25% della

differenza tra questo e la teorica remunerazione risultante dalla clausola.

2.9 SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA (MV Ever Given - Salvage Claim) - Un precedente storico

Si tratta della prima controversia⁹ sorta a seguito dell'incagliamento della Ever Given, che vede coinvolti il proprietario dell'imbarcazione ed i soccorritori. Il primo attore, *Smit Salvage BV (SMIT)*, è stata una delle principali società che si è occupata delle operazioni di salvataggio e la causa ha riguardato la richiesta di compenso per i servizi di salvataggio offerti utilizzando due rimorchiatori a noleggio. Il procedimento di primo grado si è svolto presso la *Admiralty Court* del Regno Unito, designando il giudice di primo grado *Barker J.* L'attore affermava la non esistenza di un contratto di salvataggio, richiamando le disposizioni contenute all'interno della convenzione di Londra del 1989 che prevedevano una remunerazione nettamente superiore, rispetto a quella che intendeva corrispondere la controparte.

Dal lato opposto, i convenuti hanno negato tale rivendicazione, sostenendo che tali operazioni erano avvenute secondo un contratto concluso il 26 marzo del 2021, dove erano già stati concordati i termini per il compenso derivante dai servizi offerti. La corte si è particolarmente soffermata sulla questione, con particolare riguardo al fatto se fosse ancora in corso una negoziazione in corso al momento di rilevanza o se effettivamente le parti avevano concluso un contratto di salvataggio. Per la decisione il giudice ha tenuto conto di tutte le comunicazioni avvenute tra le due parti, consapevole che non esista di fatto una previsione normativa secondo la quale una prestazione effettuata da un soccorritore, determini che sostanzialmente venga concluso un contratto. Per evidenziare ciò, il giudice adito cita nella sentenza il caso *CRS GT Ltd v McLaren Automotive Ltd [2018] EWHC 3209*, asserendo che la valutazione va effettuata tenendo conto degli elementi specifici della fattispecie in questione.

Le conversazioni prese in considerazione riguardavano delle e-mail scambiate tra la sera

⁹ SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA (The 'Ever Given') [2023] 2 Lloyd's Rep 201

di venerdì e tutta la giornata di sabato, suggerendo che concretamente si era raggiunto un accordo sui termini per la remunerazione del salvataggio

dell'imbarcazione, seppure il contratto non fosse ancora stato concluso, perché era necessario definire i dettagli con i quali le parti si sarebbero definitivamente vincolate. Durante la giornata di sabato, dice il giudice, l'impressione è stata che si fosse vicini ad un accordo finale ma non in definitiva, dato che vi sono stati numerosi scambi mediante posta elettronica per la fissazione di alcuni termini riguardanti l'*ALP Guard*, uno dei due rimorchiatori noleggiati. Il momento cruciale è avvenuto di domenica, dove si assiste ad una controfferta della proprietà dell'*Ever Given*, che ha messo in luce un notevole divario ancora presente tra i due soggetti in causa. Margine che non è stato colmato fino a lunedì quando l'imbarcazione è stata rimessa a galla portando ad un'ulteriore affermazione dell'allontanamento del gruppo *SMIT* e dei rimorchiatori. Da ultimo, vi è un importante avviso notificato ai convenuti intorno alle 19:39 dove gli stessi affermavano l'assenza di un contratto e l'intenzione di avanzare una richiesta di compenso per le operazioni ai sensi della Convenzione di Londra del 1989.

Il giudice di primo grado, *Barker J*, ha deciso a favore di *SMIT*, stabilendo che non era stato concluso alcun contratto legalmente vincolante tra le parti. Questo perché la Corte ha ritenuto che, nonostante vi fossero stati degli scambi di comunicazioni relativi alla remunerazione, le parti non avevano raggiunto un accordo su tutti i termini essenziali del contratto e quindi *SMIT* aveva il diritto di presentare una richiesta di compenso per i servizi resi in base alla legge sul salvataggio marittimo. La decisione è stata presa secondo il diritto comune, affermando che è necessaria, ai fini di stipulare un contratto, una definizione chiara e concisa sia sul contenuto che sull'intenzione. Se dagli scambi eccepiti dalle parti e dai comportamenti delle stesse, risulta in maniera non equivoca che entrambe intendono essere vincolate, allora non è necessario avere dettagli di estrema precisione per la determinazione di un contratto. Risulta sufficiente che l'impegno sia evidente e assunto soprattutto da entrambe, cosa che secondo il giudice non riguarda la fattispecie in questione.

La questione in appello¹⁰ è stata riproposta dai proprietari della *Ever Given*, i quali hanno

¹⁰ *SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA (MV Ever Given - Salvage Claim)* in

ribadito l'esistenza di un contratto sostenendo che, se data ragione a controparte, un salvatore potrebbe concordare "termini principali commerciali" con un armatore iniziando la prestazione basandosi su tali termini, per poi ritardare consapevolmente la conclusione di un contratto formale fino a quando le operazioni non si fossero esaurite. Questo avrebbe delle spaventose e gravi ripercussioni per l'istituto del salvataggio nel settore marittimo sostengono gli appellanti, dato che poi verrebbe fatta una diversa richiesta di remunerazione secondo il diritto comune e la Convenzione di Londra del 1989. La Corte d'Appello presa visione della produzione delle memorie di entrambi, ha asserito che l'onere di provare la non equivoca intenzionalità di ambo le parti ad aver concluso un contratto spettava ai proprietari della Ever Given. Nella sentenza vengono ripresi gli scambi mediante posta elettronica utilizzati anche in primo grado, dimostrando che concretamente un accordo non c'è stato. Dice la corte "Sebbene nessuna delle parti avesse utilizzato espressioni come "salvo contratto" o "soggetto a dettagli", non era necessario farlo. L'urgenza di concludere un contratto la mattina del 26 marzo 2021 non proseguì con la stessa intensità dopo che le parti avevano raggiunto un accordo sui termini della remunerazione, sebbene i salvatori continuarono a sollecitare i proprietari. Tuttavia, una volta che il tentativo di rimettere a galla la nave il 26 marzo era fallito, i salvatori si trovavano in una posizione commerciale forte. Era tanto urgente come prima rimettere a galla la Ever Given senza ulteriori ritardi, e diventava sempre più evidente che i salvatori fossero l'unico mezzo realistico per farlo. Se i proprietari non avessero accettato i termini dei salvatori, era sempre più probabile che i salvatori avrebbero avuto diritto almeno a una qualche forma di ricompensa per il salvataggio. Dal punto di vista dei salvatori, considerando la questione oggettivamente, ciò contribuì notevolmente a ridurre l'urgenza di concludere un contratto e rese l'impiego dei rimorchiatori sempre meno una speculazione. La mancanza di urgenza dopo la mattina del 26 marzo non rifletteva alcuna comprensione tra le parti che un contratto vincolante sui termini della remunerazione fosse già stato concluso.

Per tali motivazioni anche la Corte d'Appello, in accordo col giudice di primo grado, respinge il ricorso presentato dai proprietari della Ever Given dando ragione a

controparte¹¹.

¹¹ <https://cmlcmidatabase.org/terms-search>

3. LE CONSEGUENZE DELL'INCIDENTE E LE RELATIVE ASSICURAZIONI MARITTIME

3.1 In generale: tipi di coperture assicurative e rischi assicurabili

Il tema dell'assicurazione marittima a livello internazionale è molto ampio, per questo motivo la normativa comune ha previsto una categorizzazione dei vari tipi di assicurazione marittima e delle diverse polizze assicurative.

L'assicurazione marittima è una misura di protezione contro i rischi legati alla navigazione e in funzione alla disponibilità economica e alle esigenze di un soggetto, si può optare per diversi piani che permettano più o meno coperture assicurative incluse. Generalmente le prestazioni sono previste all'interno di un contratto tra l'assicurato e l'assicuratore che prevede la protezione e l'indennizzo a fronte di un corrispettivo che l'assicurato deve pagare sotto forma di premio specifico. Il contratto di assicurazione marittima deve essere ben definito: piccole incongruenze o infrazioni possono comportare il rifiuto delle richieste di risarcimento avanzate dal soggetto assicurato.

Come nella vicenda Ever Given, un allontanamento dal percorso d'origine o una mancata copertura possono comportare ingenti danni al proprietario di una nave, al vettore e agli interessati al carico posto sull'imbarcazione. Le esigenze di omogeneità nella raccolta di rischi e di standardizzazione dei contratti ai fini di una migliore gestione dell'impresa assicurativa fanno sì che in questo settore sia diffuso il ricorso a clausole standard molto dettagliate, che identificano l'ambito della copertura. Ogni ordinamento ha un proprio formulario di riferimento, ma nel concreto c'è la tendenza a ricorrere ai formulari inglesi, in quanto storicamente si sono affermati come i principali testi standard di riferimento. Il vantaggio è duplice, offrire un formulario inglese ad un proprio cliente viene fatto perché di norma egli già conosce le condizioni che prevede. Un altro motivo può essere dato dalla presenza di più assicuratori di nazionalità diversa, che conoscendo già i termini inglesi, preferiscono aderire agli stessi col fine di evitare complicazioni. Infine, il coassicuratore non sarebbe in grado di conoscere con precisione per quale tipologia di rischio assume una quota; il che è contrario alle esigenze della tecnica assicurativa, che impone di conoscere con precisione il rischio, in modo da assumere rischi tendenzialmente omogenei.

Sotto un diverso profilo, vi è poi una spiegazione al frequente ricorso da parte di compagnie assicurative a formulari inglesi in relazione ad uno strumento tipico dell'attività assicurativa, quale è la riassicurazione, che consente all'assicuratore di rendere omogenea la massa dei rischi assunti rispetto a quelli trasferiti sul riassicuratore. Essendo stato per molto tempo il mercato riassicurativo più importante, non sorprende che numerosi assicuratori stranieri ritengano più opportuno adottare clausolari inglesi per la stipulazione di contratti, inerenti il proprio mercato nazionale e desiderosi di riassicurare su Londra.

Attuando queste modalità, risulta più semplice piazzare il rischio di riassicurazione, in quanto i riassicuratori inglesi sono perfettamente in grado di valutare la copertura, che è prestata a condizioni a loro note, mentre più problematico sarebbe farlo se la copertura fosse stipulata in base a clausolari puramente nazionali. L'utilizzo di formulari dati da ordinamenti stranieri crea notevoli difficoltà riguardo la corretta interpretazione delle pattuizioni presenti nel formulario straniero richiamato. A ciò si deve aggiungere che la terminologia presente all'interno degli stessi molto spesso assume un significato "proprio", che può differire da quello comunemente utilizzato. La soluzione che normalmente viene adottata consiste nell'interpretare il clausolario straniero inserito nella polizza nello stesso modo e con lo stesso significato che assume nel paese d'origine, ma questo percorso porta a forti limitazioni sul piano concreto. Di conseguenza, se si adotta un approccio di tale riferimento, si deve ritenere che solo nei casi in cui la prassi interpretativa straniera sia unanime allora l'interprete potrà ricorrere ad essa, tenendo conto che comunque tale interpretazione in ogni caso non può derogare rispetto alle norme imperative della legge regolatrice della fattispecie¹². Il sistema inglese prevede che l'onere probatorio di una data causa d'affondamento dell'imbarcazione gravi sull'assicurato, nel rispetto del principio dei c.d. *named perils*. Secondo questo principio, vengono assicurati non genericamente tutti i rischi, ma solo i pericoli conseguenti alla navigazione marittima o ad essi assimilati (*perils of the seas*).

I tipi di assicurazioni marittime che vengono previste dal sistema inglese riguardano diversi elementi che concorrono nella navigazione, di seguito vengono elencate le più

¹² S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, Il diritto marittimo cit., pag 340 ss

importanti, in primo luogo, troviamo la c.d. *Hull insurance* (assicurazione allo scafo): Questo tipo di assicurazione è rivolta specificatamente alla protezione del busto e dello scafo della nave, nonché di tutti gli articoli e i mobili che sono presenti a bordo della stessa. Il contratto che caratterizza questo tipo di assicurazione prevede che l'assicuratore debba risarcire l'assicurato per i danni materiali subiti dall'imbarcazione nei modi e nei limiti previsti dall'accordo. Un'assicurazione allo scafo include tendenzialmente include i danni derivanti da collisioni, incendi, esplosioni, tempeste, atti di pirateria ed eventi fortuiti. Un'opzione per l'assicurato consiste nella possibilità di estendere la copertura al fine di includere danni causati durante le operazioni di carico e scarico ma anche quelli che derivano da errori umani o negligenza dell'equipaggio. Necessario sottolineare che in capo all'assicurato sorge l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie per limitare i danni e collaborare alle indagini per determinare cause e l'entità del danno, qualora si verifichi un sinistro marittimo.

Per quello che riguarda la parte meccanica dell'imbarcazione è prevista la c.d. *Machinery insurance* (assicurazione macchinari): La copertura assicurativa in questione offre una protezione contro la perdita o il danno che possono subire i macchinari posti su un'imbarcazione, al fine di prevenire gli ingenti costi che possono derivare dalla perdita o il blocco di questi strumenti. Il valore assicurabile dei macchinari viene determinato in base agli indici proposti dal mercato o da quanto concordato consensualmente tra le parti stipulanti. Tipicamente questo tipo di assicurazione prevede delle esclusioni dalla copertura, tra le più comuni si annoverano i danni derivanti da usura, manutenzione inadeguata, difetti preesistenti e atti dolosi o fraudolenti.

Altro tipo assicurativo di grande rilevanza è la c.d. *Protection & Indemnity (P&I) Insurance* (P&I): Questa offerta, che verrà analizzata nel dettaglio successivamente, offre una copertura estesa per una serie di rischi e responsabilità che non sono generalmente inclusi nelle polizze di assicurazione marittima standard. Diviene una scelta essenziale principalmente per gli armatori, poiché fornisce una protezione contro le richieste di risarcimento che possono derivare da incidenti ed imprevisti durante la navigazione.

Un tipo particolare di copertura viene data dalla c.d. *Liability insurance* (assicurazione di responsabilità): Si tratta di una protezione finanziaria che mira a coprire le responsabilità legali derivanti da incidenti come naufragi o collisioni. I contratti di assicurazione di

responsabilità sono generalmente stipulati con compagnie di assicurazione specializzate e sono regolati da normative internazionali come la Convenzione Internazionale sulla Responsabilità Civile per i Danni derivanti da Inquinamento da Idrocarburi (CLC) e la Convenzione Internazionale sulla Rimozione dei Relitti (WRC).

Con riguardo all'aspetto economico, esiste la c.d. *Freight, Demurrage and Defense (FD&D) Insurance* (assicurazione del nolo): Il nolo rappresenta l'importo pagato al proprietario della nave per il trasferimento delle merci da un porto all'altro. Questo pagamento può essere effettuato in due modi: in anticipo, prima che la nave parta, o dopo che la nave ha raggiunto la destinazione in sicurezza. L'assicurazione del nolo entra in gioco per coprire il rischio di perdita di questo pagamento nel caso in cui il carico venga perso a causa di un incidente della nave. Quando si verifica un sinistro, l'assicuratore del nolo risponde della perdita totale o parziale del diritto del noleggiante al nolo. Questo significa che, se la nave subisce un incidente che comporta la perdita del carico, l'assicuratore coprirà il nolo che il noleggiante avrebbe dovuto ricevere.

Infine, la c.d. *Marine Cargo Insurance* (Assicurazione merci): La polizza che verrà analizzata nello specifico insieme a quella *P&I*, sostanzialmente copre i danni fisici o la perdita delle merci durante il transito via terra, mare e aria. Se gestita correttamente, offre anche notevoli opportunità e vantaggi in termini di costi e prevede che, se il carico viene rovinato, il proprietario riceve l'indennizzo dalla compagnia assicurativa.

3.2 I soggetti

I soggetti che formano il rapporto assicurativo sono l'assicuratore, ossia quella parte che assume l'obbligazione di versare un indennizzo assicurativo quando si verifichi uno dei rischi coperti dalla polizza assicurativa con riguardo ai beni coperti dalla stessa. La condizione necessaria per il versamento dell'indennizzo consiste nel pagamento del premio da parte dell'assicurato: per premio assicurativo si intende il prezzo della polizza, ovvero la somma che la persona assicurata paga alla compagnia scelta in cambio delle tutele e delle garanzie stabilite nel contratto di assicurazione. Occorre evidenziare che normalmente i contratti assicurativi non vengono stipulati da un solo assicuratore ma da una pluralità,

affidando poi ad uno di essi mediante delega la gestione della polizza¹³. Ciascun coassicuratore rimane obbligato solo per la quota di rischio assunto, senza alcun vincolo solidale con gli altri assicuratori, essendo frequente che il contratto stipulato sia unico. Nella prassi internazionale, normalmente la clausola di delega prevede che il soggetto delegato abbia il potere di tenere tutte le comunicazioni contrattuali tra coassicuratori e assicurato.

Per quanto riguarda invece la controparte dell'assicuratore, bisogna distinguere tra stipulante e l'assicurato. Il primo soggetto stipula il contratto di assicurazione, mentre il secondo è il titolare dell'interesse assicurato. Qualora si verificassero i rischi previsti dalla polizza assicurativa concordata, sarà l'assicurato a dover sopportare il pregiudizio successivo alla verifica dell'evento. Per interesse assicurato s'intende la relazione economica tra un soggetto ed un bene, che sono a rischio in rapporto ad un determinato evento futuro potenzialmente dannoso. Di norma, il soggetto assicurato è il proprietario della nave, ma nelle ipotesi in cui la stessa venga data in locazione, la prassi negoziale trasferisce in capo al locatario il rischio relativo al deterioramento e alla perdita del bene, pertanto quest'ultimo sarà titolare dell'interesse assicurato.

Per contro, è nullo per carenza di interesse il contratto di assicurazione stipulato da un soggetto in nome proprio che, pur essendo colui che utilizza il mezzo, non abbia assunto il rischio di perimento del bene o non sopporti il pregiudizio legato al mancato godimento dello stesso. Rimane invece più problematico riconoscere, fuori dei casi del vincolo d'indennizzo, accanto alla posizione dell'assicurato, quella del mero beneficiario dell'indennizzo assicurativo, il quale per effetto della designazione ad opera del primo risulterebbe titolare in via esclusiva del potere di azione contro l'assicurazione, a prescindere dal suo rapporto economico rispetto al bene nave¹⁴.

3.3 In particolare: P&I Clubs e le assicurazioni P&I

3.3.1 Le assicurazioni P&I; gli attuali P&I clubs ed il loro inquadramento giuridico

Gli attuali *P&I clubs* sono definiti come “*companies*”, consistenti in società commerciali che

¹³ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo* cit., pag 345 ss

¹⁴ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo* cit., pag 345 ss

possiedono personalità giuridica. Ogni socio si impegna per patto sociale, ad immettere nella società una quota prestabilita che, in caso di responsabilità della stessa verso terzi, costituisce l'unica somma che può essere aggredita e limitazione di fatto per i creditori. I *P&I clubs*, infatti, sono definiti come “*companies limited by guarantee*”; le norme che concernono gli organi, i poteri e l'amministrazione del *club* sono contenute nello statuto, che spesso prevede anche le disposizioni relative alla *membership*¹⁵. Gli organi che compongono la società generalmente sono l'Assemblea Generale dei *members*, il *committee* ed il *manager*, che viene scelto tra apposite società di professionisti. Quest'ultimo soggetto tra i compiti da soddisfare, si occupa della vita del *club*, ovvero di esaminare e gestire le varie richieste di risarcimento, accettare o rifiutare l'entrata di nuovi *members*. Il soggetto che vuole beneficiare della copertura assicurativa deve essere considerato un *member* del *club* e detenere il c.d. *Certificate of Entry* rilasciato dallo stesso in relazione alla nave assicurata a seguito di un processo di *application*. Tipicamente i *members* sono *owner, operator* o *charterer* della(e) nave(i) di cui si richiede la copertura¹⁶.

3.3.2 Il contratto di assicurazione P&I

Ciascun *member* è socio del club e parte del contratto di assicurazione concluso con il *club* stesso nel momento in cui viene rilasciato al soggetto il *Certificate of Entry* in relazione ad una o più navi: per contro, dal momento d'entrata egli non possiede più la qualifica di assicuratore degli altri *members*, che spetta ora soltanto all'“associazione”. Si è affermato che “associazione” al *club* e contratto di assicurazione costituiscano un tutt'uno e, dunque, che la disciplina del contratto, oltre che nelle regole proprie di *club*, debba essere rinvenuta nell'ordinamento giuridico di cui alla legge regolatrice del rapporto sociale. In realtà, l'ottenimento della copertura assicurativa presuppone il previo conseguimento della *membership* del *club* (o della classe *P&I*, nei *club* che sono organizzati in classi), ma l'uno e l'altro contratto non si confondono. Accade tra l'altro che alcuni *clubs* distinguono anche sul piano materiale i due contratti, richiedendo a chi

¹⁵ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 91-92-93-94, Milano, 2010

¹⁶ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 91-92-93, Milano, 2010

non sia ancora *member* di indirizzare loro tanto una proposta contenente i dati relativi alla nave di cui si desidera ottenere la copertura assicurativa, quanto una proposta di “associazione” al *club*. Il *Certificate of Entry* rilasciato al *club* riproduce ovvero più spesso rinvia alle *Rules*, le quali, alla stregua di vere e proprie condizioni generali di contratto, si intendono per tal modo conosciute dai soci e per gli stessi vincolanti. Quindi ne deriva che per intendersi applicabile la legge inglese, suddette *Rules* devono fare espresso rinvio ad essa. In primo luogo, alle disposizioni del già richiamato *M.I.A.* (1906): ciò, nonostante si sia dubitato tanto della riconducibilità dell'assicurazione *P&I* al ramo *marine*, quanto della sua stessa natura di contratto di assicurazione, specie in relazione all'ampia discrezionalità conferita dalle *Rules* al *Committee* ovvero ai *Managers* in merito alla risarcibilità di alcuni danni ovvero alla rimborsabilità di determinate spese¹⁷.

D'altra parte, il *MIA* (1906) stesso, prevede la derogabilità di alcune sue disposizioni in favore delle “*rules and regulations of the association*” (le cd. *Rules* di cui si è fatto riferimento sopra, contenute nel *Book of Rules*); le quali, oltre a definizioni, norme interpretative ed altre disposizioni di carattere generale, contengono l'elencazione dei rischi coperti e di quelli esclusi, le norme relative alla creazione ed alla gestione del fondo, ai *calls*, alla gestione dei *claims* dei soci, al *cesser* ed alla *termination* dell'assicurazione. Come sopra citato quindi, la *P&I Insurance* si tratta di una copertura autonoma inerente i rischi di responsabilità, concepita come assicurazione a “secondo rischio”, nel senso che non copre quei sinistri, che siano coperti da altra assicurazione. Così è stato deciso che l'assicuratore corpo non può ripetere da quello *P&I* quanto pagato per spese fatte per contenere un rischio da lui assicurato, anche se tali spese hanno evitato una eventuale responsabilità del club. L'assicurazione *P&I* quindi è un'assicurazione illimitata, nel duplice senso che non fissa un valore di assicurazione, e che non pone (almeno presso i maggiori *clubs*) un massimale alla copertura assicurativa. Questo tipo di copertura pone alcuni problemi di carattere generale, che come già precisato sopra vanno risolti in base alle norme dell'ordinamento di cui appartiene l'associazione o il *club*, presso il quale la nave viene iscritta. Il primo problema che si presenta è quello del momento in cui si verifica il sinistro: dalle regole che si evincono dai *clubs* la copertura assicurativa è

¹⁷ A. ANTONINI, Trattato breve di diritto marittimo, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 94-95-96, Milano, 2010

individuata in relazione alle perdite o danni, che l'assicurato sarà tenuto a risarcire e che di fatto avrà risarcito. Con tale definizione, il sinistro si concreta nel pagamento al terzo, e la prestazione assicurativa è quindi una prestazione di rimborso. Tuttavia, in pratica i *clubs* intervengono appena si verifica il fatto, dal quale sorge la responsabilità dell'assicurato, dando pur non essendo obbligati, in relazione alla prestazione assunta, le garanzie necessarie per liberare la nave, e quindi provvedono alla gestione della lite, della quale sopportano tutte le spese della lite, sino alla conclusione. Una volta però liquidato il debito di responsabilità verso il terzo, i *clubs* pretendono (salvo eccezioni) che il pagamento di questo sia fatto dall'assicurato, al quale poi rimborseranno l'importo erogato. La configurazione data dalle *Rules* alla prestazione assicurativa, esclude che il terzo danneggiato abbia azione diretta verso il *club*. L'azione diretta contro l'assicuratore della responsabilità è, del resto, esclusa dalla legge inglese, che solo in caso di insolvenza dell'assicurato, autorizza il terzo a chiedere l'indennità all'assicuratore. Tale possibilità è stata affermata anche nei confronti dei *clubs*, perché ritenuta non preclusa dal fatto che la prestazione dell'assicuratore è configurata come una prestazione di rimborso di quanto pagato al terzo. Ma la tesi negativa è stata fissata in maniera definitiva dalla *House of Lords* sulla base di una letterale interpretazione della previsione "*pay to be paid*" delle regole del *club*, che dispone che l'assicuratore è tenuto al rimborso di quanto pagato dall'assicurato al terzo danneggiato. Come per le assicurazioni di responsabilità comprese nella polizza corpi, anche per la *P&I Insurance* vale il principio che ogni nave è considerata come un'entità autonoma. Non ha perciò influenza per la determinazione della prestazione assicurativa il fatto che il rapporto di responsabilità corra tra navi dello stesso armatore. Le regole dei *clubs* precisano inoltre che la comune proprietà della nave e delle merci trasportate non impedisce di proporre, in sede assicurativa, il reclamo per danni sofferti dalle merci, dei quali il vettore sia responsabile. Si precisa, però, che dal reclamo presentato al club dovranno essere dedotte le somme, che l'associato percepisca dall'assicuratore delle merci.

3.3.2.1. Responsabilità per perdita o avaria delle cose trasportate

Tra le coperture offerte dalla *P&I insurance* occorre soffermarsi sulla particolare sezione che prevede una copertura di responsabilità o avaria delle cose trasportate. Questo tipo di

responsabilità copre anche per il tratto di trasporto (che può essere anche terrestre) non eseguito dalla sua nave, nel caso che ne debba rispondere in forza di una polizza di carico diretta o di trasbordo. Il *club* risponde, per regola, nei limiti legali stabiliti al debito del vettore. Per le merci trasportate con dichiarazione di valore risponde solo fino ad un certo massimale, salvo speciali intese. Le regole dei *clubs* escludono dalla copertura di responsabilità per *deviation*, per tale intendendosi sia il cambiamento di viaggio o di rotta, sia la violazione delle condizioni alle quali il trasporto deve essere eseguito. Viene tuttavia previsto che, se l'assicurato denuncia preventivamente la deviazione, il *club* può coprirlo senza extra spese, ovvero arrangiare una copertura sul mercato a premio fisso, nota come polizza *SOL*, che significa "*Shipowners Liability*". Non sono coperte, salvo diversa deliberazione del Committee, le spese per l'inoltro al porto di destino della merce scaricata in un porto diverso da quello di destinazione. Anche la perdita di nolo, non è coperta, viene risarcita dal *club* solo se fa parte dell'indennità spettante all'avente diritto alle cose trasportate (nolo pagato ad ogni evento).¹⁸

3.3.3 *Mutualità dell'assicurazione P&I*

L'intima commistione dei due contratti meglio si apprezza dal punto di vista finalistico-causale. L'ottenimento della copertura *P&I* è lo scopo per cui l'armatore, o il soggetto a tali fini equiparato, chiede di divenire *member* ed in relazione al quale, divenendo tale, si obbliga (in termini di *consideration*) a corrispondere gli importi domandati dal *club* proporzionalmente a ciascun *member* in relazione alle somme necessarie al pagamento dei debiti dei soci nel periodo di copertura, nonché delle spese del management. Si è detto "proporzionalmente" poiché gli importi domandati (i c.d. *calls*) sono commisurati al tonnellaggio della nave iscritta ed al massimale richiesto: attualmente, sulla base di una stima condotta annualmente dai *Managers*, i *clubs* determinano l'ammontare del fondo e la porzione di esso dovuta da ciascun *member*, al quale richiedono il pagamento mediante la corresponsione di una somma all'inizio del periodo di copertura (*Advance call*, normalmente pari al 75% del totale, ma rateizzabile) ed una al termine dello stesso (*Supplementary call*), la cui consistenza è determinata in relazione alle somme che il *club* abbia effettivamente

¹⁸ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III ed., pag 235-236, Milano, 1991

versato a titolo di indennità in corso d'anno¹⁹.

Fondamentale, ai fini mutualistici, è che l'ammontare totale di quanto ricevuto in forza dei *calls*, sommato ai proventi relativi al loro investimento, corrisponda a quanto il *club* è chiamato annualmente ad erogare in ragione dei *claims* dei *members* e delle spese incontrate: l'eventuale residuo attivo sarà restituito ai soci, ovvero, più spesso, andrà a costituire un fondo di riserva per gli anni successivi.

3.3.4 Peculiarità dell'assicurazione P&I

L'esame dei *By-Laws* e dei *Book of Rules* dei vari *club* evidenzia la singolarità dell'assicurazione P&I. A cominciare dalla circostanza per cui, ai fini dell'ottenimento della *membership* (se il soggetto proponente non possieda già la qualifica di socio) e della copertura assicurativa, costituisce condizione imprescindibile che la nave di cui si chiede l'iscrizione sia già coperta da un'ordinaria assicurazione corpi: ciò poiché le *rules* escludono la responsabilità del club fino alla concorrenza di quest'ultima, definendo in tal modo il carattere integrativo dell'assicurazione P&I, che è inoltre a secondo rischio, non provvedendo alla copertura di sinistri coperti da altra assicurazione.

L'originalità dell'assicurazione che ci occupa è resa ancora più marcata da una regola che fa normalmente da chiosa nell'elencazione dei numerosi *risks* cui la *Protecting and Indemnity class* fornisce la copertura: la cd. "*Omnibus rule*".

In base alla stessa il *Committee* può disporre, a sua discrezione, il pagamento di un *claim* del socio verso il *club* ovvero il rimborso di quanto un *member* abbia risarcito ad un terzo in conseguenza di un evento di danno del quale lo stesso sia responsabile, nonostante detto evento non rientri tra quelli espressamente indicati nelle *rules*: ciò, purché sia ritenuto agli stessi assimilabile, e quindi meritevole di essere coperto dal *club*, in quanto insorto "*in the course of the management or operation of the member's ship or somehow be related to the business of owning, operating or managing vessels*".

Detta clausola ben esprime quel concetto di mutualità proprio dei primi *clubs*, ove ciascun *member* era assicuratore degli altri: non a caso il potere discrezionale è conferito non ai

¹⁹ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 96-97, Milano, 2010

Managers bensì al *Committee*, organo eletto e composto da soli *members*.²⁰

Al verificarsi di un evento potenzialmente idoneo a determinare l'insorgenza di responsabilità a carico del *member* (e, successivamente, di un *claim* del *member* nei confronti del *club*), è obbligo dello stesso darne prontamente avviso al *club*, trasmettendo, nel contempo, ogni documento utile e comunicando circostanze ed informazioni rilevanti.

Il *club* provvede di regola ad assumere la gestione del caso (*claim handling*) tramite i propri legali, chiamati a preferire una composizione stragiudiziale della lite: nel frattempo al *member* è fatto obbligo di adoperarsi per contenere le conseguenze del sinistro (*sue and labour*), avendo in ogni caso cura di non procedere ad ammissioni di responsabilità, pena la possibile perdita del diritto all'indennità ovvero la riduzione di quest'ultima ad una cifra inferiore a quella sborsata.

Il *club* giunge fino alla liquidazione del debito, ma a quel punto pretende, di norma, che il pagamento al terzo sia direttamente effettuato dal *member*..

Tale è il portato della cd. "*pay first (o pay to be paid) rule*", secondo cui il *club* si impegna a corrispondere all'associato quanto questi, a seguito di un sinistro, sia tenuto a corrispondere a titolo risarcitorio, ed abbia di fatto risarcito al terzo.

La prestazione dell'assicuratore è in tal modo concepita in termini di rimborso, e, in quanto tale, condizionata all'effettivo pagamento da parte del *member*.

3.3.5 L'international Group of P&I clubs

La responsabilità armatoriale per i danni da inquinamento e le ingentissime somme dovute a titolo risarcitorio starebbero alla base della necessità dei *clubs* di rinvenire strumenti atti a scongiurare l'eventualità che "*catastrophe type claims*" mettano in pericolo l'esistenza stessa del *club*, incapace di reperire, tra i propri *members*, risorse sufficienti per fronteggiare esborsi di tali dimensioni.

Per tal modo, la maggior parte dei *clubs*, tramite un accordo noto come "*the pooling agreement*", si sono associati tra loro dando vita all'*International Group of P&I Clubs*, al fine di riassicurare tra loro su base mutualistica i *claims* che eccedano un ammontare

²⁰ A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 97-98-99-100, Milano, 2010

predeterminato (7 milioni di S, al di sotto del quale esso rimane a carico del singolo *club*) e tuttavia non superino una concordata somma limite (30 milioni di S).

Oltre tale cifra la riassicurazione è rinvenuta sul mercato presso riassicuratori di primo livello e, principalmente, presso il *Lloyd's*.

Anche tale riassicurazione non è tuttavia illimitata, e l'eventuale eccedenza torna a gravare sul *pool*, e, dunque, su ogni *club* e sui suoi *members*, in proporzione al tonnellaggio iscritto (*overspillcalls*)²¹

3.3.6 Altre coperture fornite dai P&I Clubs

I *clubs* forniscono normalmente altre coperture, di cui le più usuali sono la *War risks* e la *Freight, Demurrage and Defence Insurance (FD & D)*: mediante quest'ultima, in particolare, essi prestano assistenza legale ovvero provvedono alla rifusione delle spese affrontate dai *members* nel corso di controversie prestabilite, normalmente generate da contratti di compravendita o costruzione²²

3.4. Rischi coperti; assicurazione delle merci

3.4.1. Le Institute Cargo Clauses

Le *Institute Cargo Clauses (ICC)* sono condizioni standard all'interno dei contratti nel mercato assicurativo. Esse sono utilizzate nel caso di vendite internazionali in cui la consegna avviene tramite nave per il trasporto di merci. Tali condizioni vengono introdotte nel 1982 da un gruppo di lavoro congiunto dell'*Institute of London Underwriters* e della *Lloyd's Underwriters Association*, e sono state aggiornate nella versione attuale pubblicata nel 2009. Le loro origini risalgono agli inizi del XX secolo, quando, per le esigenze del mercato assicurativo Londinese del tempo, era necessario

²¹ A. ANTONINI, Trattato breve di diritto marittimo, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 101, Milano, 2010

²² A. ANTONINI, Trattato breve di diritto marittimo, vol. III, Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima, pag 101-102, Milano, 2010

pensare a soluzioni di copertura assicurativa uniformi e standardizzate. Le prime forme di *Institute Cargo Clauses* (ICC), come detto sopra, emersero nel 1982, con l'obiettivo primario di offrire una soluzione uniforme per il settore assicurativo, riducendo notevolmente la complessità di quest'ultimo, che spesso rendeva difficile comprendere agli assicuratori e agli assicurati quali rischi fossero coperti e quali esclusi. L'inserimento di tali coperture assicurative ha rappresentato un passo significativo nella gestione dei rischi associati al trasporto marittimo e ha permesso di restringere notevolmente le controversie tra soggetti del mercato, spesso legate all'incertezza delle coperture assicurative del passato. Nel corso del tempo, le ICC sono state soggette a revisioni, al fine di adattare alle mutate esigenze contemporanee. L'ultimo aggiornamento delle ICC risale al 2009, elaborando un testo che ancora oggi viene utilizzato. Le *Institute Cargo Clauses* sono suddivise in tre tipi, (A), (B) e (C), ciascuna delle quali prevede un diverso livello di copertura. Esse una componente dell'assicurazione marittima originariamente sviluppata dalla Camera di Commercio Internazionale, un ente che governa le imprese a livello globale. Inoltre, costituiscono una parte integrante dell'assicurazione per il carico e ogni compagnia di navigazione deve esserne a conoscenza. Nell'ambito delle assicurazioni marittime, le *Institute Cargo Clauses* sono finalizzate a precisare cosa è coperto e cosa non lo è nell'eventualità di un danno o della perdita della spedizione. La copertura può includere qualsiasi cosa, dal carico, al container, fino al mezzo di trasporto utilizzato per spedire il carico stesso. La differenza di tali coperture è specificata da ciascuna categoria: A, B e C. La Clausola C è la più restrittiva delle tre, mentre la A è la più ampia. Di conseguenza, i formulari standard di assicurazione merci previsti dal diritto inglese non solo prevedono la copertura contro determinati rischi, ma introducono diverse formule a seconda dell'ampiezza della copertura stessa e della tipologia dei rischi che si vogliono tutelare.

3.4.2. LE ICC (A)

Nelle polizze cosiddette “*all risks*” (*ICC (A), 2009*), la determinazione della copertura viene concepita comprendendo inizialmente una “universalità” di rischi, e indicando in maniera espressa quelli che vengono esclusi. Le ICC (A) sono le clausole più estese delle tre, poiché, come detto sopra, coprono tutti i rischi, con alcune esclusioni. La clausola A

delle *Institute Cargo Clauses* offre la copertura più ampia; essa è conosciuta anche come una polizza di assicurazione per il carico “*All Risks*” e per questo motivo è la più costosa delle tre. Nella revisione del 2009, oltre alle coperture offerte, sono fatti espressi richiami ai rischi esclusi, prevedendo una copertura “universale”, nelle ipotesi che non vi rientrano. In nessun caso questa clausola copre la perdita, il danno, o qualsiasi spesa che possa essere attribuita alla cattiva condotta intenzionale dell'assicurato. Sempre con riguardo alla mala condotta dell'assicurato, viene esclusa dalla copertura ogni perdita, danno o spesa che venga causata da insufficienza o inadeguatezza dell'imballaggio della merce assicurata, per resistere agli incidenti ordinari del transito, laddove tale imballaggio o preparazione sia stata effettuata dall'assicurato o dai suoi dipendenti, o prima della stipula di questa assicurazione. Ulteriori esclusioni riguardano la perdita, il danno o la spesa che viene causata dall'insolvenza o dal fallimento dei proprietari, gestori o operatori della nave, quando, al momento del carico della merce assicurata a bordo della nave, l'assicurato era a conoscenza, o avrebbe dovuto essere a conoscenza nell'ordinario svolgimento dell'attività, che tale insolvenza o fallimento potrebbe impedire la normale prosecuzione del viaggio. Inoltre, il vizio proprio o la natura della merce assicurata vengono esclusi dalla tutela assicurativa offerta. Con riferimento all'imbarcazione, le esclusioni previste riguardano principalmente l'inidoneità della nave per il trasporto sicuro della merce assicurata, quando vi sia consapevolezza dell'assicurato circa tale inadeguatezza. Vale la stessa previsione per una eventuale inidoneità del container o del mezzo di trasporto per il trasporto sicuro della merce assicurata. Nel 2009 poi, sono state rese con maggiore chiarezza due nuove sezioni per adattare le clausole alle nuove esigenze del commercio globale. Di fatti, viene prevista l'esclusione della copertura per perdita, danno o spesa causata da guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione, o conflitto civile derivante da essa, o qualsiasi atto ostile da parte o contro una potenza belligerante. Inoltre risultano non coperte situazioni come cattura, sequestro, arresto, restrizione o detenzione (pirateria esclusa), e le conseguenze derivanti o qualsiasi tentativo in tal senso. Il settimo paragrafo delle clausole inserisce anche una mancata copertura per la perdita, il danno o le spese che derivano in tema di sciopero o causata da qualsiasi atto di terrorismo, che sia determinato agendo per motivi politici, ideologici o religiosi. Come per la *ICC (A)* anche per gli altri due tipi, viene previsto che la clausola scatti nel momento in cui la merce assicurata viene spostata per la prima volta nel magazzino o nel luogo di stoccaggio (nel luogo indicato nel contratto di assicurazione) ai fini del caricamento immediato nel

veicolo di trasporto o in altro mezzo per l'inizio del transito, continua durante il normale corso dello stesso e si interrompe diversamente in base alla specifica situazione. In primo luogo, al completamento dello scarico dal veicolo di trasporto o da altro mezzo di trasporto nel magazzino o luogo di stoccaggio finale alla destinazione indicata nel contratto di assicurazione; al completamento dello scarico dal veicolo di trasporto o da altro mezzo di trasporto in qualsiasi altro magazzino o luogo di stoccaggio, sia prima che alla destinazione indicata nel contratto di assicurazione, che l'assicurato o i suoi dipendenti scelgono di utilizzare sia per lo stoccaggio che per la distribuzione. Altra ipotesi riguarda l'assicurato o i suoi dipendenti se scelgono di utilizzare qualsiasi veicolo di trasporto o altro mezzo o qualsiasi container per lo stoccaggio al di fuori del normale corso del transito oppure alla scadenza di 60 giorni dopo il completamento dello scarico dalla nave d'oltremare al porto finale di scarico, a seconda di quale delle due condizioni si verifichi per prima. Un'importante previsione inerente al caso specifico è quella del paragrafo 10, riguardante il cambio di viaggio. Tale disposizione prevede che, se dopo l'attivazione di questa assicurazione, la destinazione viene cambiata dall'assicurato, ciò deve essere prontamente notificato agli Assicuratori per concordare tassi e termini. Qualora si verifichi una perdita della merce prima di tale accordo, la copertura può essere fornita comunque, ma solo se sarebbe stata disponibile a un tasso di mercato commerciale ragionevole a termini di mercato ragionevoli.

3.4.3 LE ICC (B) e (C)

Lo stesso *modus operandi* è intrinseco nelle altre due tipologie di clausole, le ICC (B) e le ICC (C), che a differenza della prima garantiscono una copertura più limitata e di costo minore. Coperta è sicuramente poi l'avaria comune, nel duplice senso di contribuzione in avaria comune, di cui verrà discusso successivamente. Il nuovo formulario di clausole inglesi adottano limiti di copertura uguali per l'avaria particolare e per la perdita totale, con una comune indicazione dei rischi coperti e di quelli esclusi. I rischi coperti sono distinti in tre gruppi, dove la differenza tra il primo e il secondo gruppo sta nel diverso nesso causale che deve intercedere tra l'evento e il danno, perché quest'ultimo sia ritenuto coperto. Per il primo gruppo si dispone che l'assicurazione copra la perdita o il danno alla cosa assicurata "*reasonably attributable to*" mentre per il secondo, si dice invece che la

perdita o il danno coperti sono quelli “*caused by*”. La formula “ragionevolmente attribuibile” era già utilizzata prima dell’adozione dei nuovi formulari, nelle *ICC (F.P.A.)*, con riferimento ai casi ivi previsti. L’interpretazione precedente va confermata nel senso che l’assicurato, per aver diritto alla indennità, non deve rigorosamente provare che un evento nominato è stato la *causa proxima* del danno, bastando una ragionevole attribuibilità del danno all’evento. Il che, nonostante l’evoluzione del concetto di *causa proxima* del diritto assicurativo inglese verso quella della causa effettiva o dominante del sinistro anche se più lontana nel tempo, costituisce un allargamento della copertura, perché, ad esempio, nel caso di incendio, si può chiedere il risarcimento del danno da riscaldamento sofferto da merci non intaccate dal fuoco, dimostrando la ragionevole attribuzione del riscaldamento all’incendio. Il gruppo dei rischi per i quali basta che il danno si dimostri “ragionevolmente attribuibile” sono: a) Fuoco o esplosione. Il fuoco non è più solo quello che colpisce le merci in conseguenza di un incendio della nave, come era nelle precedenti *ICC (F.P.A.)*, ma anche il fuoco che colpisce le sole merci, sia che si sviluppi da queste o da una causa esterna anche diversa dalla nave (ad esempio: incendio del magazzino). Inoltre, non è necessario che la merce sia intaccata dal fuoco: coperto è anche il riscaldamento, come già detto ragionevolmente attribuibile all’incendio. Per l’esplosione valgono gli stessi criteri estensivi. Nessuna rilevanza ha la causa dell’incendio o dell’esplosione, salvo che dipenda da un rischio escluso (ad esempio: un rischio di guerra). b) Investimento, incaglio, affondamento, o capovolgimento della nave, battello o mezzo di trasporto. Si tratta, come per le precedenti *F.P.A.* di eventi che colpiscono la nave. Il criterio della ragionevolezza allarga le possibilità di collegamento tra il danno alle cose assicurate e l’evento subito dalla nave ai fini della risarcibilità del danno stesso. c) Capovolgimento o deragliamento del veicolo terrestre. La previsione di questi rischi corrisponde all’estensione, oggi normale, dell’assicurazione marittima a rischi terrestri, e la loro espressa previsione ne consente l’estensione con il criterio della ragionevole attribuzione del danno. d) Collisione o contatto della nave, galleggiante o mezzo di trasporto con ogni oggetto esterno, eccettuata l’acqua. Viene ampliato il concetto marittimo di collisione a quello di ogni urto del veicolo contro oggetti di qualsiasi specie. Non vi rientra però l’azione delle onde sulla nave (e così non sono coperti i danni che il carico può subire per i movimenti della stessa), mentre vi rientra l’urto contro ghiacci. e) Scaricazione delle merci assicurate nel porto di rilascio. Per porto di rilascio si intende quello, diverso dal porto di destinazione, dove la nave va in rifugio,

perché non è in condizioni di proseguire il viaggio, come poteva succedere nel caso della Ever Given. La scaricazione può rendersi necessaria per riparare la nave o per trasbordare la merce su altra nave per il compimento del viaggio. In tali maneggi la merce può subire danni, ma all'arrivo può risultare difficile la dimostrazione che tali danni dipendono direttamente dalle operazioni di scaricazione, deposito o ricarica. Vale allora il criterio che presiede a tutta la categoria degli eventi qui in esame, il criterio, cioè della ragionevole attribuibilità del danno ad uno degli eventi indicati. f) Terremoto, eruzione vulcanica, fulmine. I primi due rischi si sono resi necessari per la sempre più frequente estensione della copertura assicurativa a tratti di trasporto terrestre. Nelle precedenti clausole il fulmine si poteva ricondurre al generale rischio di fuoco, con il noto procedimento dell'estensione del rischio nominato a quelli *ejusdem generis*. La sua menzione espressa è utile per i casi in cui al fulmine non segue un incendio. Si passa ora alla seconda categoria di eventi, quelli per i quali l'assicurato deve provare che sono stati causa del danno, cioè la causa effettiva o dominante del sinistro anche se più lontana nel tempo.

aa) Sacrificio di avaria generale. La distinzione tra danno di avaria comune, che è il sacrificio della cosa prodotto dal provvedimento di avaria comune, e contribuzione in avaria comune, che è il contributo dovuto da tutti i partecipanti alla spedizione nel danno prodotto dall'atto di avaria comune, discende dal *MIA* inglese, che pone a carico dell'assicuratore il danno prodotto alla cosa assicurata dall'atto di avaria comune, salvo la surroga dell'assicuratore stesso nei diritti dell'assicurato verso gli altri partecipanti alla spedizione per ottenere da ciascuno la dovuta contribuzione. A tale sistema si attengono espressamente le *ICC* in esame, ripetendo una regola che era già nelle precedenti e liquidando il danno di avaria comune nella sua interezza come un avaria particolare. Risulta irrilevante il tipo di provvedimento che determina il danno, ma resta fermo il principio stabilito in apertura dalla clausola 1.1, per cui il danno non deve dipendere da un rischio espressamente escluso dalle clausole da 4 a 7, il che significa che il provvedimento di avaria comune non deve essere diretto ad evitare un rischio escluso. Una espressa disposizione in tal senso è dettata per la contribuzione in avaria comune.

bb) Getto o asporto fuori bordo. Sembra essere una ripetizione della precedente previsione relativa al danno di avaria comune, essendo il getto, un caso tipico, addirittura storico. Per l'asporto va ricordato che l'assicurato deve provare che vi è stato asporto della merce

assicurata, non bastando, cioè, la prova che la stessa è caduta fuori bordo.

cc) Entrata di acqua di mare, lago o fiume nella nave, battello, stiva, mezzo di trasporto, contenitore, elevatore o luogo di deposito. È importante sottolineare che la disposizione non pone limitazioni alla causale entrata dell'acqua, in particolare non la ricollega ad un avvenimento di mare o in genere ad un evento fortuito. Ne segue che l'entrata di acqua nella stiva della nave è coperta tanto se è conseguenza di cattivi tempi, quanto di errori o negligenze del personale di bordo o di difetti di apparati della nave. Il luogo di deposito può essere un luogo all'aperto, ma l'acqua deve essere di mare, di lago o di fiume: quindi marea, fiumara e così via, non pioggia che vada a bagnare le merci.

dd) L'elenco dei rischi coperti si chiude con la previsione della perdita totale di ogni collo perduto o caduto fuori bordo mentre è caricato o scaricato sulla o dalla nave o battello. Poiché non sono posti limiti, deve ritenersi compresa anche la caduta in acqua durante le ordinarie operazioni di caricazione e scaricazione e di trasbordo.

Infine, le ICC (C) riducono la copertura fornita da quelle precedenti in quanto escludono i rischi coperti da terremoto, eruzioni vulcaniche e fulmine. Inoltre, viene escluso l'asporto fuori bordo mentre viene conservato il getto. Da ultimo sono escluse le ipotesi di entrata di acqua di mare, lago o fiume nella nave, nonché la perdita totale di colli caduti fuori bordo durante le ordinarie operazioni di caricazione e scarica.²³

3.5 Esclusioni, nello specifico: *Perils of the seas*

Nel sistema del diritto inglese, l'assicurazione marittima copre i rischi nominati. Il MIA all'articolo 3, ultimo comma, definisce i c.d. *maritime perils* come segue: "*Maritime perils means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, of the like kind or which may be designated by the policy.*" Nella prassi odierna, che risulta dall'adozione delle *Institute Cargo Clauses (ICC)* nel 1982, l'elencazione dei

²³ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III ed., pag 318-319-320-321-322, Milano, 1991

rischi coperti è ancor più marcata, ma il punto più significativo, è costituito dalla definizione dei *perils of the seas* data dalla *First Schedule* del *MIA*, che, nelle *Rules for Construction of Policy* al n.7 precisa: "*The term peril of the seas refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary actions of the winds and waves*". Con questa accezione, la giurisprudenza inglese sottolinea che deve trattarsi di pericoli del ("*of*") mare, e non di pericoli che accadono sul ("*on*") mare, non previsti come necessariamente verificatisi durante la spedizione ("*accidents which may happen, not events which must happen*"), sicché in particolare devono escludersi i danni prodotti dalla ordinaria azione delle onde e dei venti e quelli che rientrano sotto il concetto di usura normale. La polizza *S.G.*, usata prima del sistema introdotto nel 1982, si chiudeva con la formula: "*and of all other perils, losses or misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises and ships, or any part thereof*". Tale formula, della quale la giurisprudenza inglese dava un'interpretazione restrittiva, limitando i rischi nella stessa compresi ai rischi *ejusdem generis* di quelli elencati, è scomparsa nelle nuove clausole, perché si è ritenuto che da essa l'assicurato potesse trarre la convinzione di avere una copertura *all risks*, che invece non è data anche dal più ampio dei clausolari di assicurazione inglese. D'altro canto, che la soppressione della formula non produca rispetto alla precedente una riduzione della copertura è stato dimostrato attraverso un esame delle decisioni, che alla formula stessa hanno fatto ricorso. Da tale esame è infatti risultato che nella maggioranza dei casi alla formula generale si è fatto ricorso in via addizionale o alternativa, sicché la decisione sarebbe stata la stessa anche in assenza della formula. Negli altri casi il danno sarebbe risultato assicurativamente coperto in base ai nuovi clausolari, privi della formula generale, ma più completi nella previsione dei rischi nominati. Solitamente è tradizionale attribuire carattere fortuito alla fortuna o accidente di mare. Va precisato, e sul punto è particolarmente chiara la giurisprudenza inglese, che l'espressione fortuito è usata qui in senso relativo, per escludere dalla copertura assicurativa quegli eventi che sono la conseguenza naturale ed inevitabile di una spedizione per mare. Solo in tal senso si parla dell'accidente della navigazione come di evento straordinario, e non già nel senso che lo stesso deve avere in sé caratteri di singolarità o eccezionalità. Così, va attribuito al rischio di mare il danno conseguente a cattivi tempi incontrati durante il viaggio ancorché di forza non eccezionale. In particolare, va sottolineato che si tratta di una questione di fatto, da decidere caso per caso in base a: "*a broad common sense view of the whole position*". La

valutazione dell'intero quadro della situazione è essenziale per determinare la dipendenza o meno del danno da un accidente della navigazione. Risulta frequente, infatti, il caso di danni, che dipendono dal concorso di più elementi. Così, ad esempio, i danni sofferti da una nave, che abbia incontrati cattivi tempi di violenza moderata, vanno valutati, al fine di stabilire se siano o meno a carico dell'assicuratore, non solo in rapporto alla forza del mare o dei venti, ma anche alla condotta della nave da parte del capitano e dell'equipaggio, alla situazione di carico della nave, e così via. Così, del pari, in caso analogo di danno alle merci trasportate, il danno stesso potrà essere rapportato ad altri elementi in aggiunta o in concorso con il mare e i tempi cattivi, quali, ad esempio, la mancata aerazione delle stive, avendo il capitano, in presenza di un modesto tempo cattivo, ritenuto necessario far chiudere le maniche a vento. all'atto pratico, più che la valutazione del grado di intensità dell'evento o degli eventi, cui il danno può essere riferito, induce a concludere per la dipendenza del danno stesso da un accidente della navigazione, la constatazione che esso non è dipeso da cause riconducibili agli ordinari effetti del vento e del mare sulla cosa assicurata, tenuto conto della natura e delle qualità di questa.²⁴

3.6 L'avaria generale e il contributo degli interessati al carico

3.6.1. Le regole di York e Anversa

La regolamentazione dell'istituto dell'avaria comune è largamente condizionata sia dalle norme applicabili ai vari rapporti contrattuali che fanno capo alla spedizione marittima conclusa con il regolamento di avaria comune, sia dalla normativa della *lex fori* nell'ambito della quale l'applicazione di tali norme deve trovare una sintesi. D'altro canto, il regolamento di avaria disciplina un rapporto tra i partecipi a vario titolo della stessa spedizione che, per essere pienamente adeguato alla sua funzione, si caratterizza anche come convenzionale, e, pertanto, con ampi spazi che sono riservati all'autonomia privata intesa in senso sostanziale ed in senso internazionalprivatistico. In quest'ultima prospettiva, è logico garantire un adeguato rilievo alla legge scelta dalle parti interessate

²⁴ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III ed., pag 111-112-113-114, Milano, 1991

ai fini dello specifico regolamento di avaria comune ed alla disciplina contrattuale adottata dalle stesse. Invero, le avarie comuni, indipendentemente dal luogo dove vengono dichiarate, sono abitualmente regolate attraverso un rinvio contrattuale alla disciplina fissata dalle *Regole di York e Anversa*, ossia secondo un *corpus* di regole e di principi di natura consuetudinaria, periodicamente aggiornati dal *Comitè Maritime International*. Le regole si distinguono in Regole (letterali) che fissano i principi generali ed in Regole (numeriche) che disciplinano le singole ipotesi e fattispecie di avaria comune. *Le Regole di York e Anversa* sono oggetto di costante richiamo in tutti i contratti di noleggio e trasporto, tanto che non si è esitato ad attribuire ad esse natura di veri e propri usi normativi, applicabili anche laddove non espressamente richiamati.²⁵

3.6.2. Requisito di pericolo e procedimento di dichiarazione

Quando viene posto in essere un atto di avaria comune, tradizionalmente i danni e le spese conseguenti a tale atto vengono ripartiti tra tutti i partecipanti alla spedizione, in proporzione al valore dei beni salvati. Il presupposto perché si abbia avaria comune è, quindi, la sussistenza di una situazione di pericolo imminente che possa minacciare la spedizione marittima nel suo complesso, ossia la nave, il carico e gli altri beni in rischio. La giurisprudenza inglese sembra orientata nel senso più rigoroso di tale requisito, ovvero ritenendo che sia necessaria l'effettiva sussistenza dello stesso, secondo una valutazione *ex post* in base ai dati di fatto, indipendentemente dalla percezione soggettiva del capitano. Per essere definito tale, l'atto di avaria comune deve possedere specifici requisiti. Esso deve essere anzitutto (i) straordinario rispetto al normale succedersi degli eventi della navigazione, l'atto di avaria deve essere (ii) intenzionale, ossia specificatamente rivolto allo scopo della salvezza della spedizione. Esso, quindi, deve essere compiuto avendo come fine specifico quello della salvezza della spedizione nel suo complesso. L'atto di avaria, inoltre, deve essere (iii) ragionevole, sulla scorta di valutazione ispirata alle norme di prudenza e della buona tecnica marinaresca e (iv) rivolto a conseguire un utile risultato. Il procedimento previsto nel codice della

²⁵ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pag 327-328, Torino, 2020

navigazione per la concreta ripartizione dei danni e delle spese conseguenti all'atto di avaria comune tra i partecipanti alla spedizione, come già accennato, trova scarsissima applicazione pratica in quanto le parti preferiscono invariabilmente seguire le prassi universalmente adottate nel mondo marittimo internazionale. Così, quando viene dichiarata un avaria comune, i proprietari delle cose caricate possono liberare ed ottenere la riconsegna del loro beni sottoscrivendo *un General Average Bond and Guarantee* di tenore standard, in cui, a fronte della riconsegna del carico da parte dell'Armatore, si impegnano a versare la quota di contribuzione del carico determinata in virtù del regolamento di avaria (*adjustment*) redatto dai liquidatori (*adjusters*) conformemente alle disposizioni del contratto di trasporto e pertanto secondo le *Regole di York e Anversa* in esso abitualmente richiamate. Tale impegno di pagamento può essere anche garantito con il deposito di una somma di denaro (calcolata su una percentuale del valore dei beni) o, più spesso, con uno specifico impegno da parte degli assicuratori della merce. I liquidatori nominati (dall'armatore e, se necessario, dagli assicuratori del carico) provvedono, pertanto, a determinare, da un lato, i danni e/o le spese ammissibili in avaria comune e, dall'altro, il valore contributivo dei beni facenti parte della spedizione, procedendo poi alla ripartizione delle conseguenze dell'atto di avaria tra i soggetti interessati e sulla base di tali valori determinano la misura della contribuzione che ciascun partecipante alla spedizione è tenuto a versare. Al riguardo, deve rilevarsi come il mandato attribuito ai liquidatori non assegna loro, nella maggior parte dei casi, vere e proprie funzioni arbitrali, restando le parti libere di contestare il risultato del regolamento stesso e spettando alla parte che chiede la contribuzione l'onere di provare la sussistenza del relativo diritto.²⁶

3.6.3. Soccorso e avaria comune

Assai complessi sono i rapporti tra avaria comune e soccorso. In primo luogo, mentre si riscontrano i presupposti dell'atto di avaria in senso proprio allorché il comandante abbia stipulato un contratto di soccorso con i terzi, tali presupposti sembrano difettare laddove si versi nel caso di soccorso spontaneo, in cui manca ogni determinazione da parte del

²⁶ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pag 329-330-331-332, Torino, 2020

comandante o si è, addirittura, verificato il suo rifiuto, anche se tale rifiuto è irragionevole e, pertanto, non è ostativo alla qualificazione dell'attività prestata come salvataggio. In secondo luogo, non tutte le fattispecie che rientrano nella nozione di soccorso possono automaticamente giustificare la presenza dei presupposti dell'avaria comune, in quanto si può verificare che si tratti di soccorso cui difettano alcuni requisiti essenziali per l'ammissione in avaria: ad esempio, allorché il soccorso viene prestato per la salvezza non già di tutti i beni coinvolti nella spedizione, ma solo di alcuni di essi. Indipendentemente dai problemi ora indicati, le *Regole di York e Anversa*, nella versione in vigore fino al 1994, estendevano, a talune condizioni, il regime dell'avaria comune ai compensi versati ai soccorritori nelle ipotesi di soccorso non contrattuale. La questione è stata negli anni oggetto di un ampio dibattito e modifiche, sino a giungere all'attuale testo della **Rule VI**, adottato nel 2016, il quale prevede che le spese sostenute dalle parti per un soccorso, contrattuale o altro, sono ammissibili in avaria comune se le operazioni sono state effettuate allo scopo di preservare le proprietà dei soggetti a vario titolo coinvolti nella spedizione marittima, ma nel caso in cui ciascun partecipante alla spedizione risponda per tali spese senza vincolo solidale con le altre parti il salvataggio è ammesso in avaria comune solo in presenza di situazioni, espressamente elencate nella regola, che alterano la posizione delle parti in modo significativo, determinando in capo ad una o più di essere un onere contributivo sproporzionato ed iniquo. Inoltre, tenendo conto dell'evoluzione delle norme in materia di salvataggio, le Regole prevedono che possa essere ammessa in avaria comune la quota di compenso gravante su tutti i partecipanti alla spedizione, calcolata in base all'art. 13, comma 1, lett. b) (ossia, tenendo conto dell'abilità e dell'impegno dei salvatori nel limitare o evitare il danno all'ambiente); mentre resta sempre esclusa dall'Avaria comune l'eventuale *special compensation* dovuta dal solo proprietario della nave ai salvatori ai sensi dell'art. 14 della *Convenzione di Londra del 1989*. La **Rule C** prevede infine che perdite o danni all'ambiente, ancorché causati da beni che fanno parte della spedizione, non sono mai ammissibili in avaria comune.²⁷

²⁷ S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pag 333, Torino, 2020

4. CONCLUSIONI: GLI SCENARI A SEGUITO DELL'INCAGLIO EVER GIVEN

In seguito alle considerazioni fatte nell'elaborato, è possibile, nonostante gli scenari processuali non siano del tutto attualmente conclusi, fare delle considerazioni circa la posizione giuridica degli *Owners* della Ever Given e dei vari soggetti coinvolti.

Gli Armatori hanno dichiarato avaria generale, pertanto, le conseguenze di ciò che è stato fatto (ed i costi sostenuti) per la salvezza comune devono essere ripartiti tra tutti gli interessati alla spedizione (nave e carico). I compensi dovuti per le attività di soccorso e le altre spese vanno quindi suddivise proporzionalmente tra gli interessati alla spedizione sulla base dei criteri stabiliti nelle *Regole di York e Anversa*.

In virtù di tali *Regole*, ogni interessato al il carico è tenuto a contribuire in proporzione al proprio valore economico relazionato al totale della massa passiva della merce e, per la liberazione della stessa deve essere fornita una garanzia del pagamento del contributo per avaria comune.

Secondo quanto visto sopra, il contributo in Avaria generale è normalmente oggetto della copertura assicurativa della merce e della copertura corpi e macchine della nave, per cui le conseguenze economiche del sinistro sono, sotto questo profilo, sopportate in ultima istanza dagli Assicuratori.

La nave, il suo equipaggio e la merce sono stati trattenuti per giorni dall'Autorità del Canale di Suez, richiedendo un risarcimento iniziale di circa 900 milioni di dollari per le spese di salvataggio, poi diminuito a circa 500 milioni di dollari attraverso dei concordati stragiudiziali.

Mentre tradizionalmente il compenso di soccorso entra a far parte della copertura corpo e macchine della nave, spesso in misura parziale, oggi esso è spesso incluso nella copertura *P&I*.

Nella specie, sussistevano le condizioni di applicabilità della Convenzione di Londra del 1989, poiché la nave e le merci a bordo erano in una situazione di pericolo. Non era possibile alcuna alternativa all'azione di soccorso posta in essere ai fini del superamento della criticità sia per la nave che per le merci, per questo motivo è stato richiamato

l'articolo 13 della suddetta Convenzione. Un aspetto centrale del dibattito ha riguardato questo tema, con particolare attenzione al c.d. *liability salvage*, ovvero l'opportunità per i soccorritori di essere compensati non solo per i beni salvati, ma anche per la prevenzione e tutela dell'ecosistema marino, come previsto dall'articolo 14 della Convenzione di Londra del 1989. Nello scenario riguardante l'incaglio della Ever Given ci si è chiesto se effettivamente i soccorritori abbiano evitato un danno ambientale, dato che l'imbarcazione trasportava una tonnellata di carburante, sebbene l'incidente non sembri aver causato un reale rischio di fuoriuscita dello stesso.

Un altro aspetto di rilevanza riguarda il possibile risarcimento anche in capo all'avente diritto alla riconsegna, imputando la colpa del ritardo al vettore. Va osservato che in danno da ritardo non è in sé regolato dalla normativa internazionale sul trasporto marittimo ed è normalmente escluso dal novero delle coperture assicurative, anche quando esso dipende da un evento connesso alla navigazione. Pertanto, la possibilità per i ricevitori di chiedere il ristoro del danno subito dipende dalla legge che regola il singolo contratto di trasporto. Ad esempio, secondo giurisprudenza inglese è normalmente escluso il risarcimento quando la perdita sia derivata da un "*peril of the sea*" o da colpa nautica del comandante, per cui il ritardo non sarebbe imputabile al vettore che rimane esonerato dalla responsabilità.

Lo scenario non si esaurisce con queste considerazioni, basate su quanto esposto nell'elaborato, poiché vi sono altre due fattispecie da considerare: in primo luogo, è venuta in risalto la Convenzione di Londra del 1976, disciplina che prevede una eventuale limitazione della responsabilità armatoriale, considerando quindi, che la Ever Given, come ogni tipo di nave, ha la possibilità di limitare il proprio debito per tipi di sinistri come quello in questione richiamando tale Convenzione. L'armatore della Ever Given ha dato corso ad un procedimento di limitazione del debito in UK. L'effetto di questo procedimento sarà: i) di attirare su Londra le controversie contro l'Armatore; ii) di assoggettare al limite tutti i reclami, fatta eccezione per salvataggio e Avaria Comune che ne sono esclusi; iii) di mettere a disposizione della massa dei creditori un fondo-limite che, nel caso di specie, è di 114 milioni di dollari; iv) del limite beneficiano anche gli assicuratori *C&M* e *P&I*. In seconda battuta, sono sorti numerosi litigi derivanti dalla posizione dei terzi danneggiati dal blocco del Canale di Suez, dove figurano richieste di risarcimenti per oltre 3 miliardi di dollari da parte di armatori/*charterer* e interessati alle

merci caricate a bordo delle navi che hanno dovuto attendere la riapertura del traffico marittimo nel canale. Tali soggetti, potrebbero esperire un'azione contro gli *owners* della Ever Given su base extracontrattuale, in relazione ad eventuali danni alla merce, ritardi o perdite di opportunità di mercato derivanti dall'incaglio. Lo scenario resta quindi ancora oggi aperto, evidenziando le innumerevoli complessità giuridiche che comprende un sinistro di tale portata, per le quali una decisione chiara e concisa necessita di notevoli sforzi e molto spesso mette in luce opinioni e posizioni differenti.

BIBLIOGRAFIA

ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. III, *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, Milano, 2010

BUTAKOVA N. A., IVANOVA T. N. (2020) *Salvage at Sea: International Law Problems*. In: Popkova E., Sergi B. (eds) *Scientific and Technical Revolution: Yesterday, Today and Tomorrow*. ISC 2019. *Lecture Notes in Networks and Systems*, vol 129.

CARBONE S. M., – CELLE P. – LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2020

FERRARINI S., *Le assicurazioni marittime*, III ed., Milano, 1991

MARESCA M., *Rivista dell'Arbitrato*, fasc.3, 2014, autore Marcello Maresca

PANAMA MARITIME AUTHORITY, GENERAL DIRECTORATE OF MERCHANT MARINE, MARITIME AFFAIRS INVESTIGATION DEPARTMENT, Report: M/V “EVER GIVEN” R-026-2021-DIAM

Smit Salvage BV v Luster Maritime SA (The 'Ever Given') [2023] 2 Lloyd's Rep 201

SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA (MV Ever Given - Salvage Claim) in <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2024/260.html>