

AFFARI LEGALI

La nave incagliata nel canale di Suez ha riaperto il dibattito sulle regole per i trasporti

Navigazione, assicurazioni sotto stress dopo la *Ever Given*

PAGINE A CURA
DI FEDERICO UNNIA

Nel marzo scorso, il mondo del trasporto via mare ha vissuto un'autentica catastrofe: la nave porta container *Ever Given* ha bloccato per 6 giorni consecutivi il traffico del Canale di Suez, che collega il Mar Rosso con il Mediterraneo, causando una congestione di 422 navi e mandando in tilt il sistema di approvvigionamento di prodotti e materie prime di molti paesi del mondo. Pochi giorni fa la nave è salpata per tornare nella disponibilità dei suoi armatori mentre restano aperte le cause di risarcimento, stimate stando alle ultime richieste, in 550 milioni di dollari. Una vicenda che peraltro si è ripetuta in maniera abbastanza simile lo scorso 9 settembre, con una nave battente bandiera panamense, la *Coral Crystal* in viaggio per il Sudan, lunga 225 metri e larga 32, che si è incagliata sul fondale, bloccando per alcune ore il passaggio delle altre navi, a conferma dell'estrema complessità del settore e della corretta disciplina dei contratti di trasporto marittimo, di noleggio delle navi e, non da ultimo, delle assicurazioni in caso di mancata consegna della merce.

Un settore questo, in cui sono pochi gli studi che operano. Con quali opportunità dopo questi eventi?

Secondo **Michele Autuori**, partner del dipartimento shipping dello studio legale associato a **Watson Farley & Williams**, uno degli avvocati più esperti in materia, «si deve notare come l'episodio ponga in risalto il problema del gigantismo navale. Navi sempre più grandi, capaci di trasportare decine di migliaia di container da una parte all'altra del globo pongono problemi di gestione in sicurezza non sempre facili

da affrontare. Occorre adeguare le infrastrutture. Gli effetti del blocco di Suez non sono stati solo nei ritardi di transito ma anche nel conseguente ingolfamento dei porti di destinazione. Tutti ritardi/danni che in qualche modo dovrebbero essere risarciti.

L'istituto dell'avaria comune (*general average* in inglese) è probabilmente uno degli istituti più antichi del diritto marittimo e si verifica nei casi in cui, per effetto e diretta conseguenza di un provvedimento volontariamente

e ragionevolmente preso dal comandante (o da altri in sua vece) al fine di assicurare la salvezza della spedizione medesima, si incorrano spese e/o i beni coinvolti in una spedizione marittima siano danneggiati. La deliberazione del comandante costituisce l'atto di Avaria comune, ed il danno viene ripartito, attraverso una speciale procedura di contribuzione, fra tutti i partecipanti alla spedizione. Nel caso della *Ever Given* abbiamo avuto un evento imputabile al comandante della nave di proprietà di una società di leasing, in noleggio alla *Evergreen Marine* ed in gestione tecnica alla *Bernard Schulte Shipmanagement*. A complicare il tutto c'è anche il numero di container trasportati a bordo, circa 20.000 con una molteplicità di soggetti interessati alla merce ivi contenuta.

Va evidenziato che le avarie comuni, indipendentemente dal luogo in cui vengono dichiarate, sono abitualmente regolate attraverso un rinvio contrattuale alla disciplina fissata dalle Regole di York e Anversa che sono oggetto di costante aggiornamento in quanto si tratta di un sistema che ha normato regole e principi di natura consuetudinaria che si sono sviluppati dal 1860 sino ad oggi. Essendo oggetto di co-

stante richiamo in tutti i contratti di noleggio e trasporto, la giurisprudenza italiana non ha esitato ad attribuire ad esse natura di veri e propri usi normativi applicabili anche se non espressamente richiamati.

«Sotto il profilo più prettamente giuridico, le vicende risarcitorie scaturite, su più fronti e a più livelli della *supply chain*, hanno costituito senza dubbio l'aspetto più critico da gestire. Nel diritto marittimo, la peculiarità di un istituto come quello



Barbara Michini

dell'Avaria Generale (dichiarata dalla proprietà di *Ever Given*), unitamente alle attenuazioni del regime di responsabilità vettoriale e alla disciplina derogatoria convenzionale delle polizze di carico, creano una stratificazione di principi, norme e regole che, spesso, come in questo caso, mal si conciliano con le esigenze operative del mercato» spiega **Barbara Michini**, esperta di Diritto della navigazione e dei trasporti dello studio legale **Gianni & Origoni**. «Il rapporto contrattuale con la società che gestisce il canale di Suez ha rappresentato per il mondo armatoriale l'elemento di maggiore debolezza. I clienti sono andati in sofferenza per l'inadeguatezza delle tutele, assicurative e contrattuali. Non dimentichiamoci che le movimentazioni via mare sono legate alla stipulazione di incoterms, specifici termini di resa che, se mal pattuiti in partenza, possono costituire un boomerang per gli stessi esportatori e/o importatori che li propongono» aggiun-



Michele Autuori



Claudio Perrella

Supplemento a cura
di Roberto Miliacca
rmiliacca@italiaoggi.it
e Gianni Macheda
gmacheda@italiaoggi.it



ge. «Stiamo attualmente vivendo il caso limite delle spedizioni marittime negli Stati Uniti dove i container sbarcano già con estremo ritardo dopo avere maturato reiterati rinvii nelle partenze dai porti europei (per vari fattori, tra cui, mancanza di *equipments*, ritardi delle navi, *blank sailing*) e finiscono per giacere lì, per periodi prolungati, anche di 2 mesi, in attesa di essere consegnati al destinatario, per mancanza di automezzi con cui eseguire la tratta stradale. Si noti che gran parte dei traffici per gli Stati Uniti è su base *Delivered Duty Paid (Ddp)* e *Delivery Duty Unpaid (Ddu)* per cui il *last mile* è affidato alla stessa compagnia marittima. La modifica dei termini di resa (per esempio Cfr) per indirizzare sui ricevitori delle merci i costi delle soste a

destino è una tutela contrattuale da prendere in considerazione. In ogni caso, convertire il rischio imprenditoriale in un costo assicurativo resta la tutela più praticabile. Il diritto dei trasporti specie marittimi impone una corretta gestione del danno sin dai primi momenti in cui lo stesso si manifesta. Lo svolgimento di perizie in contraddittorio, la corretta configurazione della titolarità dei diritti derivanti dal contratto di trasporto e la prudenza negli addebiti delle spese di sosta dei container o di modifica dei *inconterms* (cargo manifest), costituiscono solo alcune delle possibili accortezze (pratiche) che possono essere adottate per disporre di tutele (giuridiche) ed evitare contenziosi lunghi, dispendiosi di energie e risorse e, spesso, in giurisdizioni straniere» conclude.

Secondo **Claudio Perrella** partner dello studio **RP Legal & Tax** «Il caso Ever Given ha visto l'applicazione di numerosi classici istituti del diritto marittimo. A quanto risulta, il proprietario della nave ha iniziato un procedimento di limitazione della responsabilità a Londra, in base alla Convenzione sulla limitazione della responsabilità dei crediti marittimi firmata a Londra nel 1976, modificata dal successivo Protocollo del 1996. I ricevitori della merce stanno senza dubbio valutando di quali strumenti dispongono nei confronti del vettore marittimo (la nave era all'epoca del sinistro noleggiata a tempo al vettore Evergreen) per danni materiali o perdite o

danni economici derivanti dal ritardo (che è stato in larga parte determinato dal sequestro delle autorità egiziane e dal tempo necessario per ottenere la liberazione della nave). La società Evergreen ha già - come prevedibile - dichiarato di non esse-

re responsabile per i danni da ritardo non garantendo una specifica data di arrivo a destino della merce, ed ha richiamato al riguardo le clausole di esonero presenti in polizza di carico».

Con il blocco di Suez si è riparlato anche del fenomeno della pirateria marittima: «Ci sono stati cambiamenti significativi nel corso degli ultimi anni, con un progressivo spostamento dalle aree tradizionali del Golfo di Aden a nuove rotte, e si è assistito anche ad un mutamento nella tipologia degli assalti; ad esempio vengono spesso presi di mira *Offshore Support Vessels (OSVs)* perché per le loro caratteristiche (bassa velocità, minore manovrabilità) l'abbordaggio è meno complesso. Intertanko (associazione che raggruppa gli esponenti dello shipping nel settore petrolifero) ad esempio ha apportato modifiche alla propria clausola pirateria, al fine di prevedere e disciplinare i rischi cui sono esposti gli armatori durante la rada in attesa di scaricare o caricare la merce. Il contratto standard elaborato per disciplinare l'impiego di guardie armate a bordo è invece il *GuardCon*, predisposto da *Bimco* congiuntamente con rappresentanti del mondo armatoriale, assicurativo, P&I e legale. Il fenomeno della pirateria in ogni caso è oggi meno grave e diffuso rispetto ad anni fa» aggiunge Perrella.

«La partita che si sta giocando in questi mesi coinvolge soprattutto il fronte assicurativo che è chiamato a operare in relazione ai vari interessi coinvolti e alle relative coperture in gioco. Come noto, è stata dichiarata l'Avaria Comune che oltre a prevedere la partecipazione della c.d. quota nave coinvolge anche tutti i soggetti interessati alla spedizione che potranno essere chiamati a contribuire alle spese incorse per la salvezza della nave. Le voci di danno che saranno reclamate a vario titolo sono numerose e riguardano quelle relative al ritardo per la consegna delle merci trasportate dalla nave, i danni derivanti dalla responsabilità verso soggetti terzi per il

blocco del traffico nel canale così come i danni reclamati



Marco Cottone



Andrea Nieri

Restano aperte cause di risarcimento per 550 milioni \$

dalla stessa Autorità del canale. La vicenda di Suez rappresenterà per gli addetti ai lavori un caso di scuola che sarà richiamato per molto tempo» sottolinea **Marco Cottone**, managing associate di **Legance - Avvocati Associati**, esperto di diritto della navigazione e dei trasporti. «Senza altro i soggetti che hanno subito un danno diretto o indiretto dal blocco della navigazione nel canale di Suez saranno chiamati a fornire una precisa prova del danno sofferto e delle perdite reali subite, sia per le navi che hanno atteso la liberazione del canale sia per quelle che hanno deciso di deviare la rotta e circumnavigare il Capo di Buona Speranza. L'adeguatezza delle misure adottate da ciascun soggetto sarà misurata dalla legge applicabili secondo le norme di diritto internazionale privato e dalla giurisdizione nella quale verrà incardinata la singola azione di risarcimento che in questo caso potrebbe essere il foro inglese, il foro del convenuto o quello egiziano. Sottolineo un altro punto: l'aumento incontrollato dei noli marittimi è senz'altro uno degli effetti economici post pandemici che continua a colpire il mercato globale. Le cause sono principalmente dovute da una serie di fattori quali la mancanza di una capillare ed equa distribuzione dei containers, i lunghi ritardi che si registrano soprattutto nei porti asiatici a causa dei

controlli Covid e, soprattutto, la scelta di alcune maggiori compagnie di navigazione di favorire determinate rotte e porti ritenuti più redditizi di altri. I punti da risolvere sono dunque di natura sistemica visto che, a detta di molti operatori, tale scenario potrebbe non essere temporaneo ma, anzi, potrebbe rappresentare la nuova realtà con cui misurarsi. Probabilmente un intervento del legislatore comunitario o internazionale sul fronte anti-trust in grado di contrastare le alleanze tra le maggiori compagnie potrebbe favorire la concorrenza, anche dei noli, insieme ad una politica, comunitaria e nazionale, di sviluppo dei porti per aumentare il numero di infrastruttu-

re in grado di accogliere i giganti del mare. Aggiungo, infine, che l'industria dello shipping è storicamente caratterizzata da una elevata elasticità negoziale forte-

mente condizionata dall'esigenza di celerità richiesta dalla sua anima commerciale. Di conseguenza anche la risoluzione dei contenziosi è di norma affidata ad organi arbitrali (spesso basati a Londra o a New York) che ancora oggi rappresentano la via più celere per dirimere claims di natura internazionale» chiosa.

Secondo **Andrea Nieri**, counsel di **Grimaldi Studio Legale** «per gli armatori direttamente coinvolti dal blocco, l'effettiva idoneità della copertura assicurativa prescelta (con previsione di copertura sufficiente rispetto al valore del carico, non solo per i casi di perdita o danneggiamento della merce ma anche per le ipotesi di ritardo alla consegna) ha rappresentato un elemento determinante. Con riferimento ai clienti/committenti, problematica la possibilità che i regolamenti contrattuali in

essere consentissero esclusioni di responsabilità per la controparte contrattuale, con rischio di doversi rivale-re - per il risarcimento dei danni subiti - direttamente nei confronti dei soggetti responsabili del blocco (attraverso iter complessi e lunghi). Di fronte ad avvenimenti imprevedibili, e dalle conseguenze indirette dilaganti, la strada da preferire è quella che non contrappone gli operatori della filiera logistica e che, al contrario, li vede collaborare con la necessaria flessibilità per il perseguimento e la definizione dei reciproci interessi. Solo un approccio coordinato e 'di sistema' di tutti gli operatori commerciali coinvolti, in grado

di ripartire i costi inevitabili di accadimenti eccezionali, consente infatti di preservare il funzionamento della filiera nell'interesse del Paese. La peculiarità del diritto della navigazione e il carattere frequentemente internazionale delle controversie che ne possono derivare ren-

dono frequente e opportuna la previsione - nei contratti di trasporto marittimo di beni - di clausole compromissorie che consentano la devoluzione di eventuali controversie ad arbitri/collegi arbitrali. Questa previsione assicura da un lato maggiore rapidità nella definizione della controversia e, dall'altro, adeguata specializzazione dell'organo giudicante».