

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Danni indiretti del blocco del canale di Suez e profili assicurativi: il conto sarà salato

Nicola Capuzzo · Friday, March 26th, 2021

*Contributo a cura di Carlo Cosimi **

** vicepresidente ANRA – Associazione Nazionale dei Risk Manager e Responsabili Assicurazioni Aziendali*

Rispetto a ciò che si sta verificando in questi giorni a seguito dell'incagliamento della mega porta container, si è di fatto concretizzato un rischio ad altissimo impatto, raro, che non era stato previsto nelle analisi di risk assessment: il blocco del Canale di Suez è un esempio di come uno scenario fosse stato finora considerato di rischio politico, ma non considerato come conseguenza di un incidente della navigazione. Questo deve far riflettere soprattutto perché le conseguenze dei danni indiretti rischiano di essere di gran lunga superiori ai danni diretti alla nave.

La Evergreen, la società armatrice della nave, dovrà dunque far fronte anche a molteplici danni indiretti, quali le potenziali richieste risarcitorie da parte delle altre navi bloccate nel canale, i ritardi nelle consegne e il deperimento della merce, i maggiori costi di trasporto qualora alcuni spedizionieri decidessero la rotta per Capo di Buona Speranza, l'impatto dato dall'immediato aumento delle quotazioni di materie prime (prime fra tutte il petrolio), le azioni legali che potrebbero intraprendere le autorità egiziane per la perdita di profitto a causa dell'interruzione di esercizio della navigazione nel Canale.

Tali danni sono difficili da quantificare oggi, in quanto tutto dipenderà dal tempo necessario al ripristino della navigazione nel Canale. Sicuramente ci saranno ripercussioni e ritardi nelle supply chain di diversi settori, dal momento che alcune navi trasportano semilavorati o materie prime che servono a industrie di trasformazione, le quali a loro volta subiranno intoppi e discontinuità. Si prevede, infatti, una probabile riprogrammazione delle rotte attraverso il periplo dell'Africa che potrebbe portare fino ad un ritardo complessivo di 15/20 giorni, dovuti per 7/8 giorni alla maggiore navigazione e ad altri 8/10 giorni tra attesa e scarico ai porti di destinazione che si troveranno congestionati dall'arrivo quasi contemporaneo di più navi.

Da un punto di vista assicurativo, l'impatto sarà anzitutto sulla copertura assicurativa corpi nave

(H&M) dell'armatore per le operazioni di salvataggio mentre per i danni che potrebbero essere reclamate dalle autorità del Canale entrerà in gioco la copertura assicurativa per la responsabilità armatoriale (P&I). In questo momento appare azzardato anticipare quantificazioni di danni potenzialmente reclamabili da tutti i terzi danneggiati a carico dell'armatore sebbene sia facile immaginare che saranno molto importanti e che si trascineranno in lunghi contenziosi legali.

Inoltre, è difficile prevedere quanti giorni siano necessari al ripristino della navigazione nel Canale: alle caratteristiche del fondale, alla profondità dell'insabbiamento della nave, alla necessità del dragaggio e dell'aiuto anche di una buona marea, si aggiunge il fatto che per una mega nave così carica e ferma, quando viene meno la forza cinetica del movimento, muoverla è più difficile benché trainata dai rimorchiatori. Se non sarà possibile disincagliarla a pieno carico sarà necessario alleggerirla, cioè spendere giorni per trasferire almeno parte dei containers che trasporta su una o più navi di appoggio oltre ad una nave gru che effettui il trasbordo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 26th, 2021 at 8:00 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.