

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ever Given: tutti gli aspetti assicurativi connessi e conseguenti all'incaglio nel canale di Suez

Nicola Capuzzo · Thursday, April 1st, 2021

*Contributo a cura di Alberto Scala **

** managing director – P.L. Ferrari & Co – Ferrara office*

Il recente incaglio di una delle navi più grandi al mondo nel Canale di Suez e il suo impatto immediato sul commercio marittimo tra Asia, Medio Oriente, Europa e la costa orientale degli Stati Uniti, porta a riflettere sull'impatto devastante che un incidente con il coinvolgimento di una singola nave possa avere sulla catena di approvvigionamento globale. Sorge inoltre una serie di domande sulla recuperabilità delle perdite subite da innumerevoli entità che vanno ben oltre il settore marittimo.

Con una lunghezza di 1.312 piedi (400 metri) e con una stazza lorda di 220.000 tonnellate, la Ever Given da oltre 20.000 Teu è una delle più grandi navi in mare, tuttavia è in buona compagnia all'interno di una flotta mondiale in continua crescita di portacontainer di grandi dimensioni progettate per massimizzare l'efficienza e i costi.

Con circa 19.000 transiti unidirezionali all'anno attraverso il Canale di Suez, circa il 12-13% di tutto il commercio globale passa attraverso questa cruciale arteria di 120 miglia (192 km), il che significa che anche il più piccolo ritardo può avere un impatto significativo sui mercati mondiali. Nonostante Ever Given sia stata rimessa a galla dopo soli sei giorni in situ, con un costo stimato per il commercio globale di 6-8 miliardi di dollari e con perdite apparentemente significative ancora da quantificare, non si può fare a meno di riflettere su quanto sia effettivamente recuperabile e come. Di seguito passiamo a indicare un riepilogo delle tipologie di danno e di inadempimenti legali che potrebbero emergere da questo evento in relazione ai vari interessi coinvolti e con un riferimento alle coperture assicurative in gioco.

Copertura Corpo&Macchine :

Eventuali danni fisici alla nave

Compenso di Salvataggio

Avaria Generale: in caso di dichiarazione di Avaria Generale, la partecipazione della quota nave in proporzione al valore della stessa a cui si aggiungono gli altri interessi in gioco (valore carico, bunker, valore dei container stessi e nolo se a rischio)

Copertura P&I

Nel presupposto che la Ever Given non possa invocare la forza maggiore, quale causa dell'incidente, le potenziali responsabilità che potrebbero essere indennizzate in base alle regole P&I sono le seguenti:

Responsabilità per ostruzione al traffico: il blocco del traffico ha comportato una perdita di entrate per la Sca – Suez Canal Authority (autorità che sovrintende al Canale di Suez) che certamente sarà quantificato e documentato. Al momento SCA ha dichiarato che il blocco del transito ha comportato un mancato incasso di pedaggi per circa 13 milioni di dollari al giorno.

Anche le navi bloccate potranno chiedere i costi e le perdite subite per il ritardo, sempre nel presupposto che vi siano i presupposti legali e che queste navi dimostrino di avere subito delle perdite reali.

Per le navi che invece hanno dovuto deviare la rotta e circumnavigare il Capo di Buona Speranza i presupposti per chiedere i danni alla Ever Given sono più complessi, tuttavia se riuscissero a ottenere un riconoscimento legale dei danni sofferti la copertura P&I della Ever Given coprirà anche tale esposizione.

Le perdite pecuniarie delle navi bloccate in relazione a contratti futuri possono essere oggetto di reclamo al Club di P&I della Ever Given, ma la prova di tali perdite ci sembra alquanto difficile.

Responsabilità verso il carico trasportato, sia per danni che per ritardi in particolare per le merci deperibili. Lo stesso discorso vale per le merci trasportate dalle navi in transito e bloccate all'interno del canale, sempre nel presupposto che i danni siano legalmente provati. Tuttavia bisogna ricordare che per i ritardi nella consegna delle merci molti contratti e anche molte polizze di carico contengono clausole di esenzione di responsabilità, a meno che il ritardo non sia imputabile a una specifica colpa nave.

In caso di Avaria Generale l'assicurazione P&I viene coinvolta solo se dovessero esserci dei contributi del carico irrecuperabili a seguito di invocazione da parte degli interessi al carico (proprietari o assicuratori della merce) per rottura del contratto di trasporto da parte dell'armatore (per esempio innavigabilità della nave all'inizio del viaggio).

Danni fisici al canale e sue strutture: conseguenti all'incaglio della nave.

Multe: su base discrezionale potrebbero essere rimborsate dal Club le multe imposte alla nave dall'autorità del canale o dalle autorità portuali.

Trade Disruption, Strike & Delay cover: queste coperture assicurative garantiscono la perdita di nolo giornaliera a seguito di eventi particolari quali appunto chiusura e blocco di canali, porti e anche in relazioni ad eventi atmosferici etc. Di solito vi è una franchigia di 1 o 2 giorni.

C'è da ricordare che in base alla Convenzione di Londra del 1976, emendata nel 1996, la Ever Given, come ogni tipo di nave, ha la possibilità di limitare il proprio debito per le responsabilità

contratte in occasione di un viaggio, ad una somma limite che si aggira attorno a 32 milioni di dollari (dove si applica la Convenzione del 1976) o 114 milioni di dollari (dove si applica la modifica del 1996), tuttavia bisognerà vedere in quale giurisdizione verranno fatte le richieste di risarcimento per capire se tale limitazione sarà opponibile o meno. Tanto per cominciare la richiesta dell'Autorità del Canale di Suez (Sca) , che sarà alquanto elevata, non è soggetta ad alcuna limitazione in base al Regolamento stesso del Canale di Suez.

Certamente nei prossimi giorni cominceremo ad avere un quadro più preciso delle richieste di risarcimento e di tutte le parti che entreranno in gioco, a secondo delle tipologie di danno subite e/o presunte e potremo essere più dettagliati sull' esposizione complessiva dei Clubs dell'International Group per questo evento "storico".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 1st, 2021 at 4:33 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.