

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fallisce il tentativo di Msc di limitare la propria responsabilità nel sinistro della Msc Flaminia

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 6th, 2023

A più di un decennio dall'incidente a bordo della Msc Flaminia, le battaglie legali continuano a costituire un precedente che probabilmente determinerà futuri contenziosi per armatori, spedizionieri e i loro assicuratori. Una Corte d'appello del Regno Unito ha respinto infatti la richiesta di Msc Mediterranean Shipping Company che cercava di limitare la responsabilità del vettore agli aspetti relativi al recupero e alla riparazione della nave.

Il tentativo prevedeva una revisione dettagliata e un'interpretazione delle limitazioni previste dalla Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i reclami marittimi. Nel 2021, nove anni dopo l'incidente, un giudice di primo grado si era pronunciato a favore dell'armatore della nave, Conti, affermando che Msc non aveva diritto a limitazioni di responsabilità e riconoscendo danni per circa 200 milioni di dollari.

Msc ha presentato ricorso al tribunale del Regno Unito. Sebbene entrambe le parti in causa ammettano che in alcune circostanze vi sono limitazioni ai sensi della convenzione, il caso in questione si concentrava sulle pretese risarcitorie di Conti relative ai costi di rimozione e decontaminazione del carico di rimozione dell'acqua antincendio anch'essa contaminata, di rimozione di altro materiale bruciato dalla nave e ai pagamenti effettuati da Conti alle autorità nazionali.

La Msc Flaminia ha preso fuoco nel mezzo dell'Atlantico il 14 luglio 2012. L'incendio e le esplosioni hanno causato la morte di tre membri dell'equipaggio. Centinaia di container furono danneggiati o distrutti così come ingenti furono i danni alla nave. Conti ha dettagliato i costi di 32 milioni di euro relativi ai costi per la decontaminazione, la rimozione del carico e la rimozione dell'acqua contaminata dalla stiva tra settembre 2012, quando la nave è stata rimorchiata a Wilhelmshaven, in Germania, e il completamento dell'operazione nel febbraio 2014. La riparazione della nave è costata altri 21 milioni di euro. Conti ha riferito di aver sostenuto ulteriori 23 milioni di euro in spese varie e aver pagato 1,9 milioni di euro alle autorità di Regno Unito, Francia, Belgio e Germania per misure di protezione dall'inquinamento provocato dalla nave gravemente danneggiata.

Secondo i termini del contratto di noleggio tra Msc e Conti, la controversia era soggetta ad arbitrato. Le pretese di Conti miravano al recupero delle somme che Msc avrebbe dovuto pagare

mentre la nave era fuori servizio e delle suddette spese sostenute per il salvataggio. Cause diverse riguardano i risarcimenti per la perdita di vite umane e le richieste di responsabilità relative al carico. La società norvegese di spedizioni e logistica Stolt-Nielsen ha ad esempio perso un ricorso nel luglio 2023 cercando di limitare la propria responsabilità in quanto società che ha stipulato un contratto di spedizione: Msc e Conti hanno prevalso nelle cause contro Stolt-Nielsen e Deltech, produttore e speditore di tre contenitori cisterna che trasportavano la sostanza chimica pericolosa ritenuta responsabile dell'incendio.

Tornando al contenzioso fra Msc e Conti il giudice di prime cure ha fatto alcuni importanti accertamenti fattuali relativi alle conseguenze dell'incendio e all'operazione di salvataggio. Alla fine ha ritenuto che Msc non avesse diritto alla limitazione di responsabilità richiesta, basandosi sulla definizione di "armatore" e sugli elementi della convenzione che trattano di un singolo reclamo rispetto a un gruppo di sinistri.

"La ragione principale del giudice per concludere che Msc non aveva diritto a limitare la sua responsabilità era che la richiesta di Conti contro Msc era, e doveva essere, un'unica richiesta di risarcimento per la violazione del contratto di noleggio che aveva causato danni alla nave", conclude la Corte d'appello. Pur non accettando completamente il ragionamento del giudice, il collegio d'appello composto da tre membri riconosce che Conti ha presentato una richiesta di risarcimento per un'unica violazione del charter e quindi Msc non ha diritto a una limitazione della sua responsabilità per queste specifiche richieste.

Msc non ha commentato la decisione della Corte d'Appello del Regno Unito.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 6th, 2023 at 9:00 am 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.