

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“La più grande perdita marittima assicurata della storia”

Nicola Capuzzo · Friday, March 29th, 2024

Secondo i Lloyd's di Londra il crollo del ponte di Baltimora abbattuto dalla portacontainer Dali potrebbe essere la “più grande perdita assicurata marittima mai vista”, maggiore forse di quella della Costa Concordia.

Oltre alle sei persone morte e alla cancellazione di un'importante arteria stradale, a base di questa valutazione c'è il blocco dell'accesso a un'infrastruttura importante come il porto di Baltimora, con navi rimaste bloccate al suo interno e altre che non possono approdarvi. Per questo Bruce Carnegie- Brown, presidente del colosso assicurativo Lloyd's di Londra, ha dichiarato alla Cnbc: “Sembra una perdita molto consistente, potenzialmente la più grande perdita assicurata marittima mai vista, ma non al di fuori dei parametri che abbiamo pianificato”.

Il record è attualmente detenuto dai circa 2 miliardi di dollari per la Concordia, accertati nel 2014 due anni dopo l'incidente (2,6 miliardi di dollari in dollari odierni, tenendo conto della recente inflazione). L'agenzia di rating Morningstar DBRS prevede che l'esposizione totale per gli assicuratori del Dali sarà pari a 2-4 miliardi di dollari.

Il conto finale sarà determinato dalla durata della chiusura di un porto dove di norma passano circa 80 miliardi di dollari di scambi commerciali all'anno e che resterà chiuso finché il Corpo degli Ingegneri dell'Esercito degli Stati Uniti non riuscirà a liberare il canale. Al momento non esiste una previsione temporale.

Poiché l'incidente è avvenuto negli Stati Uniti, il proprietario della Dali ha la possibilità di invocare la legge sulla limitazione della responsabilità del 1851, che limiterebbe la sua esposizione massima a non più del valore post-incidente della nave (approssimativamente al di sotto dei 100 milioni di dollari). Sebbene una simile iniziativa possa essere contestata, la legge favorisce fortemente l'armatore ed è spesso invocata nelle controversie marittime americane. È quasi certo che svolgerà un ruolo centrale nelle cause legali a venire, secondo gli esperti di diritto dell'Ammiragliato: “Le probabilità che il proprietario presenti un'azione di limitazione sono più o meno del 99,99%” ha detto a Business Insider il prof. Michael Sturley della UT Austin School of Law.

Al centro della partita assicurativa c'è il P&I Club della nave, il Britannia, che a Reuters si è limitato a commentare: “Stiamo lavorando a stretto contatto con l'armatore e gestore della nave e con le autorità statunitensi competenti nell'ambito delle indagini sulla vittima”. Secondo l'agenzia

di stampa, che però non ha ottenuto che no comment o commenti di prammatica, gli effetti del sinistro si riverbereranno soprattutto sul mercato riassicurativo europeo, su compagnie come Swiss Re e Hannover Re o Axa XI, leader del mercato riassicurativo P&I, che tuttavia in una nota ha dichiarato di non aspettarsi “che le perdite derivanti dal crollo del ponte Francis Scott Key siano significative a livello di gruppo”.

Come detto il conto finale dipenderà dai giorni di chiusura, considerando le oltre 30 navi rimaste bloccate a Baltimora e che solo la sera dell'incidente una decina di unità stava attendendo di entrare nello scalo. Segno che in molti dovranno cambiare programmi e ne imputeranno il costo al Dali.

Cma Cgm ha ad esempio informato i clienti che il terminal ha smesso di ricevere esportazioni a partire dalle 11:00 del 26 marzo, che le esportazioni sul terminal rimarranno lì fino alla riapertura del porto, mentre i container destinati a Baltimora potranno essere reindirizzati a spese dello spedizioniere. Per Msc “il servizio “non sarà ristabilito per diverse settimane se non mesi” e destinazioni alternative come New York, Norfolk o Filadelfia stanno prendendo piede.

Da considerare anche il tema dei container a bordo del Dali. Secondo le autorità statunitensi ne sono stati danneggiati 14 contenenti sostanze chimiche tra cui prodotti a base di sapone, prodotti profumati o resina non altrimenti specificata. Un totale di 56 container contengono spedizioni etichettate come pericolose, comprese batterie.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 29th, 2024 at 12:15 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.