



1.a. Gli armatori e gli Assicuratori della responsabilità si impegnano a definire le richieste di risarcimento per morte dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio nonché le richieste della cassa marittima, i risarcimenti per perdita/danni di effetti personali e dei veicoli trasportati, senza la facoltà di invocare la limitazione del debito armatoriale di cui all'art 275 cod. nav.<sup>17</sup>. A fronte di queste obbligazioni vengono manlevati gli interessi armatoriali ed assicurativi e del carico della m/c AGIP ABRUZZO; nel caso di richieste nei confronti della m/c AGIP ABRUZZO, il m/t MOBY PRINCE si assumerà le difese contro tali azioni, coordinandosi con i legali della m/c AGIP ABRUZZO, cercando di ottenere l'estromissione o comunque garantendo una manleva nei confronti della stessa m/c AGIP ABRUZZO.

1.b Il m/t MOBY PRINCE costituirà il fondo di limitazione ex Codice della Navigazione per tutte le richieste da chiunque avanzate che riguardino la collisione.

1.c Gli Assicuratori della responsabilità del m/t MOBY PRINCE rinunciano ai diritti di surroga per gli indennizzi riconosciuti alle famiglie dei deceduti.

1.d Gli interessi armatoriali del m/t MOBY PRINCE e loro Assicuratori della responsabilità rinunciano a qualsiasi richiesta nei confronti degli interessi della m/c AGIP ABRUZZO per qualunque evento inquinante.

1.e Gli interessi armatoriali e gli Assicuratori corpo e macchina del m/t MOBY PRINCE rinunciano a qualunque richiesta per danno allo scafo e/o perdita di profitto o nolo e/o compenso di salvataggio e/o a qualunque altro titolo nei confronti della m/c AGIP ABRUZZO.

<sup>17</sup> L'istituto della limitazione del debito armatoriale disciplinato dall'art. 275 cod. nav. (che così prevede: "Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore") rispondeva, originariamente, alle esigenze economiche e di salvaguardia delle piccole imprese armatoriali (talora proprietarie di una sola nave) e contribuiva al mantenimento di un prezzo "ragionevole" nell'ambito dell'attività di trasporti, consentendo una riduzione dei premi assicurativi gravanti sull'armatore (con la conseguente possibilità per l'armatore di abbassare i noli). La dottrina (Antonio Lefebvre D'Ovidio, Gabriele Pescatore, Leopoldo Tullio, Manuale di diritto della navigazione, Milano, Giuffrè Editore, 2011, pag. 299) si è soffermata sull'interpretazione dei termini riportati nella norma in questione (i.e. "viaggio", "valore della nave", "nolo"). Nello specifico, con riferimento al "valore della nave", si osserva che lo stesso deve essere determinato con riferimento al momento in cui l'istituto della limitazione viene richiesto e, comunque, non oltre la fine del viaggio. Se al momento della richiesta il valore della nave è inferiore a 1/5 del valore della nave all'inizio del viaggio (inteso come quello indicato nella polizza di assicurazione come "valore di stima" ai sensi dell'art. 515 Cod.Nav.), la somma limite corrisponde al quinto indicato (si veda art. 276 cod. nav.). Si evidenzia, infine, l'impossibilità, espressamente prevista dalla norma, di limitare il debito armatoriale in presenza di dolo o colpa grave. La limitazione del debito non opera autonomamente, ma costituisce un diritto potestativo dell'armatore, il quale può farlo valere instaurando il relativo procedimento giudiziale, avente natura concorsuale. Gli articoli da 620 a 642 del Codice della Navigazione disciplinano la specifica procedura per far valere la limitazione del debito armatoriale, procedura che ha inizio con un ricorso depositato dall'armatore che intenda avvalersi della procedura presso il Giudice competente (i.e. il Tribunale del luogo dove si è verificato il sinistro dal quale è derivata la necessità di avvalersi della procedura di limitazione), il quale, valutata la sussistenza dei presupposti di legge, apre, con sentenza esecutiva, la procedura volta, nelle varie fasi, a determinare lo stato attivo, lo stato passivo e il successivo riparto tra i creditori. Di interesse è l'art. 626 cod. nav., che prevede che, dalla data di pubblicazione della sentenza di apertura del procedimento di limitazione, i creditori non possono promuovere l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni soggette alla limitazione.

**MR**InternationalLawyers

1.f Gli interessi armatoriali e assicurativi della responsabilità del m/t MOBY PRINCE si impegnano a tenere protetti e manlevati la m/c AGIP ABRUZZO per eventuali reclami promossi da persone fisiche e/o giuridiche che svolgevano le proprie attività a bordo del MOBY PRINCE.

1.g Gli interessi armatoriali e assicurativi del m/t MOBY PRINCE dichiarano di invocare la limitazione del debito armatoriale ex art. 275 Cod.Nav. e gli interessi della m/c AGIP ABRUZZO riconoscono e accettano che il m/t MOBY PRINCE possa invocare tale limitazione opponibile a tutte le richieste che dovessero pervenire da parte della m/c AGIP ABRUZZO relativamente ai danni alla nave, al carico ed alle spese conseguenti di salvataggio, inquinamento e /o lesioni subite dai membri dell'equipaggio. La m/c AGIP ABRUZZO si impegna ad astenersi in qualunque sede (civile, amministrativa e penale) da qualsivoglia azione che abbia la finalità o l'effetto diretto e/o indiretto di contestare o pregiudicare il diritto di limitazione ex art. 275 Cod.Nav. a favore del m/t MOBY PRINCE. La m/c AGIP ABRUZZO rinuncia in ogni caso a qualunque azione e pretesa nei confronti degli interessi del m/t MOBY PRINCE che esulino dal procedimento di limitazione.

2) Le obbligazioni assunte da m/c AGIP ABRUZZO

2.a Gli interessi armatoriali e assicurativi della responsabilità della m/c AGIP ABRUZZO si impegnano a gestire e liquidare tutte le richieste per decontaminazione e danni ambientali con piena manleva a favore degli interessi del m/t MOBY PRINCE fatto salvo il diritto degli interessi armatoriali e assicurativi della responsabilità della m/c AGIP ABRUZZO di avviare azioni risarcitorie per le somme versate nei confronti del fondo di limitazione ex art. 275 Cod.Nav. La m/c AGIP ABRUZZO si impegna altresì a tenere protetta e manlevata il m/t MOBY PRINCE per eventuali azioni che dovessero essere promosse, supportando le difese a tutela del m/t MOBY PRINCE.

Rispetto all'accordo sulla collisione, tra m/c AGIP ABRUZZO e m/t MOBY PRINCE, è importante leggere anche il parere reso alla Unione Mediterranea di Sicurezza (UMS), Assicuratori del m/t MOBY PRINCE, dallo Studio Ferrarini Ferraro in data 1° ottobre 1991.

Nel menzionato parere vengono riportati elementi di rilievo sia sotto il profilo dell'evento che delle causali ed in particolare riportiamo quanto segue:

*"Al termine delle indagini ed accertamenti espletati in merito al sinistro in oggetto, in coordinamento con i Consulenti Tecnici da Voi designati, Vi esprimiamo il nostro conclusivo parere sulla risarcibilità dell'indennizzo di perdita totale costruttiva reclamato dalle Vostre assicurate, proprietaria ed armatrice della nave "Moby Prince".*

*I fatti di cui è questione sono noti per essere stati diffusamente esposti nella relazione finale congiunta Majolino/Navaltec Paolillo in data 27 settembre 1991 che ha acquisito tutti gli elementi necessari per una congrua valutazione tecnica dell'avvenimento. Si rende quindi superflua una ripetizione integrale*

**MR**InternationalLawyers

*di tali fatti e ci limiteremo qui di seguito ad una ricapitolativa descrizione dell'evento e di quegli elementi che appaiono più significativi per evidenziare le conclusioni che ne scaturiscono sotto il profilo di polizza.*

**1. Descrizione dell'evento**

*Il "Moby Prince" giungeva nel porto di Livorno, proveniente da Olbia, alle ore 18.35 del 9.4.1991 e da tale momento fino al giorno successivo il traghetto non lasciava il porto in quanto non era programmata la corsa notturna Livorno-Olbia-Livorno del 9.4.91.*

*Alle ore 22.25 dello stesso 9.4.1991 giungeva in rada a Livorno la "Agip Abruzzo" ed ivi si poneva alla fonda in attesa di entrare per la scarica di circa 82.000 tonn. di greggio Iranian Ligh per conto Agip. La posizione di fonda non risulta mai modificata fino al momento del sinistro e, secondo le dichiarazioni fornite dal Comandante e dal Terzo Ufficiale di coperta della "Agip Abruzzo" in servizio di guardia al momento della collisione, era di 2.7 miglia dalla testata di ponente della Vegliaia, rilevamento 0.23 dal faro di Livorno. Tale posizione è stata successivamente confermata dai rilievi effettuati dalla nave militare "Libra" e dall'Accademia Navale, Reparto scienze nautiche, risultando di miglia 0.2 fuori della zona di interdizione. Invero, va segnalato che tale zona è interdetta all'ancoraggio e alla pesca a strascico (per presenza di cavi sottomarini) e non ai fini della navigazione in prossimità delle acque portuali.*

*Alle ore 21.55 del 10.4.91 il pilota di servizio, Com.te Federico Sgherri, imbarcava sul "Moby Prince" dal portellone posteriore e saliva in plancia per eseguire la manovra di partenza. Sulla plancia si trovava il Com.te Ugo Chessa, l'Ufficiale R.T. Gian Battista Campus, oltre al timoniere di guardia del turno 20.00-24.00. Alle ore 22.03 la nave mollava gli ormeggi e dirigeva lento moto verso l'imboccatura del porto diretta ad Olbia con a bordo 63 membri dell'equipaggio, 78 passeggeri e 32 autoveicoli. Nel corso della manovra di uscita, svoltasi del tutto regolarmente secondo le dichiarazioni del pilota, salivano in plancia anche il Primo ed il Secondo Ufficiale di coperta, Giuseppe Sciacca e Lido Giampedroni, nonché il mozzo Alessio Bertrando, unico superstite, ivi recatosi per portare alcuni panini alle persone presente e discese dopo pochi istanti. Sul ponte era sicuramente acceso un apparato VHF che veniva usato dal pilota nelle comunicazioni con il collega di servizio sulla "Atlantic Horizon" per concordare l'incrocio delle due navi nei pressi dell'imboccatura.*

*Alle 22.10 la nave era all'imboccatura sud (fanale rosso), aveva una velocità di 5 nodi ed il pilota era ancora a bordo. Alle 22.12 circa il pilota sbarcava all'altezza dell'ultima boa verde dell'imboccatura sud e, una volta a bordo della pilotina accingendosi a rientrare a terra, scorgeva il traghetto effettuare l'accostata a sinistra per mettersi in rotta notando l'uscita dal fumaiolo della classica sbuffata di fumo evidenziante la messa ad andatura di navigazione delle macchine. Dalla situazione cinematografica ricostruibile su carta nautica si presume che il "Moby Prince", nella sua curva di evoluzione, si sia allargato di miglia 0.2 dalla testata di ponente della diga Vegliaia, assumendo poi rotta*

**MR**InternationalLawyers

191/192° (cioè quella usuale per il viaggio ad Olbia secondo quanto dichiarato poi anche dai rappresentanti dell'Armamento) e velocità in aumento da quella di manovra (5 nodi) a quella di crociera (18/18,5 nodi). Sulla linearità della rotta seguita e sulla velocità vi è l'apprezzamento di due Aspiranti Guardamarina che hanno osservato la nave dal piazzale antistante il varco di S. Leopoldo dell'Accademia, valutando che essa procedeva "con rotta costante e velocità sostenuta". Al riguardo anche il mozzo Bertrand si è dichiarato sicuro di "non aver avvertito variazioni sul moto della nave, né accostate, né variazioni di velocità o di moto" nei momenti precedenti il sinistro. Una volta alla via con rotta 191/192° e velocità in aumento il "Moby Prince" aveva la "Gallant II" a miglia 1.2 di prua leggermente sulla sinistra, la "Cape Breton" a miglia 2 di prua e la "Agip Abruzzo" a miglia 2.7 di prua.

Alle ore 22.15 circa il traghetto chiamava Compamare Livorno sul canale 16 e, indirizzato sul canale 13, forniva come per consuetudine i dati di imbarco. Pochi secondi dopo le 22.23 il traghetto chiamava sul canale 16 Livorno Radio e, indirizzato sul canale 61, faceva richiesta, secondo quanto dichiarato dall'operatore di Livorno Radio, di traffico telefonico commerciale per Olbia. Tra le ore 22.24 e le ore 22.25 il traghetto entrava in collisione con la "Agip Abruzzo".

La collisione avveniva tra la prua del traghetto e la fiancata di dritta dell'"Agip Abruzzo" all'altezza dell'ultima cisterna poppiera e provocava uno squarcio nella petroliera dal quale fuoriusciva una notevolissima quantità di crude oil che si riversava sulla zona prodiera del traghetto, di altezza gran lunga inferiore alla petroliera, incendiandosi immediatamente. Il fuoco aggrediva con estrema velocità le fiancate e le sovrastrutture del traghetto, ben presto impossessandosi dell'intera nave. Il "Moby Prince" riusciva alle ore 22.25.30 a lanciare il mayday sul locale 16 ma il segnale, coperto da interferenze, non veniva raccolto. Alle ore 22.26 circa anche la "Agip Abruzzo" chiamava sul canale 16 la Capitaneria di Livorno per richiedere soccorso, affermando di essere in fiamme in seguito a una collisione. Pochi istanti dopo l'operatore di Livorno Radio chiamava sul canale 16 il "Moby Prince" per comunicare che l'utente telefonico di Olbia con il quale il traghetto aveva in precedenza chiesto di parlare, non aveva risposto. Il "Moby Prince" tuttavia non dava alcuna risposta a quella chiamata.

Compamare Livorno organizzava quindi i soccorsi alla "Agip Abruzzo", ma i mezzi intervenuti avevano difficoltà, causa la nebbia e il fumo sprigionatosi dall'incendio, a localizzare la petroliera. Alle ore 23.02 circa, grazie ad alcuni razzi lanciati dalla "Agip Abruzzo", avveniva l'avvistamento ad opera del primo rimorchiatore, che alle ore 23.06 circa riusciva a portarsi sotto la petroliera. In seguito sopraggiungevano un secondo rimorchiatore e le imbarcazioni di vigili del fuoco, ormeggiatori e Capitaneria mantenendo tutti i mezzi impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio della petroliera e di recupero dell'equipaggio che abbandonava la stessa. Mentre queste operazioni erano in corso, uno dei rimorchiatori impegnati scorgeva alle ore 23.30 circa una seconda nave in fiamme, in movimento con moto curvilineo in avanti. Una parte dei mezzi di soccorso si spostava allora in

**MR**InternationalLawyers

*direzione della seconda nave raggiunta alle ore 23.34 circa. Alle ore 23.40 la motobarca degli ormeggiatori raccoglieva il mozzo Bertrand che si sarebbe rivelato l'unico superstite della tragedia, lanciandosi in mare. Alle ore 23.45 gli ormeggiatori riuscivano ad identificare la nave nel "Moby Prince" e i mezzi di soccorso allora ripetutamente chiamavano via radio la nave, che non dava alcuna risposta.*

*Il traghetto continuò ancora a vagare con moto curvilineo fin quando i motori non si arrestarono (probabilmente per carenza di ossigeno necessario per alimentare la combustione). Alle prime ore del successivo 11.4.91 un rimorchiatore poteva agganciare il traghetto fumante e con numerosi focolai di incendio a bordo e rimorchiarlo di poppa nel porto di Livorno ove veniva ormeggiato alla Darsena Petroli alle ore 14.00 circa dello stesso giorno. Immediatamente avevano inizio le operazioni di spegnimento dell'incendio che, eseguite dai rimorchiatori e vigili del fuoco con la collaborazione del personale della Società armatrice, si concludevano il 14.4.91.*

*Un aspetto particolarmente investigato, in ragione della sua evidente rilevanza, è rappresentato dalle condizioni microclimatiche al momento dell'avvenimento. Infatti, una parte delle evidenze supporterebbe la circostanza che la visibilità fosse buona: tra queste il pilota Sgherri che ha riferito che, al momento dell'uscita dal porto, la visibilità era tale da poter scorgere dalla plancia tutte le navi in rada, compresa la "Agip Abruzzo" che era la più lontana. L'Avvisatore Marittimo che ha riferito che in quel momento la visibilità era di almeno 5/6 miglia (per vero non essendo stato poi in grado di seguire la rotta del traghetto proprio perché lo stesso a un certo momento gli è scomparso dalla vista per la nebbia); il cineamatore che ha fornito il noto documento diffuso dal TG1.*

*A fronte di quanto sopra esiste una impressionante serie di elementi e testimonianze che inducono a ritenere del tutto verosimile l'esistenza del fenomeno nebbia, nella specie di un banco esteso dalle secche della Meloria fino ed oltre il punto di fonda della "Agip Abruzzo", che si muoveva dal largo verso terra (da NW a SE). Tale conformazione del banco e del suo movimento potrebbe quindi non aver impedito la possibilità di osservare la collisione da alcuni punti sulla costa. Per citare solo alcune delle concordi testimonianze rese dalle varie navi e pescherecci presenti o in transito in zona circa l'esistenza di nebbia possono menzionarsi le seguenti:*

- *Comandante M/p "Delfino": Alle ore 22.15 venivo avvolto da nebbia fitta tale da non vedere oltre i 10 metri.*
- *Comandante M/v "Car Express": (ore 20.30, 1,5 miglia a nord da Isola Gorgona) "... densa nebbia ... timone su manuale, due radar in funzione ...".*
- *Comandante M/n "Adge": Alle ore 22.23 visibilità sul lato dritto ottima, sul radar osservo un bersaglio a mg. 2.5 - 20° sulla sinistra. Non vedendo otticamente esco sulla aletta di sinistra e mi accorgo che da quel lato, ed anche di prua, la nave è circondata da nebbia fitta. Dopo circa un minuto si chiude completamente la visibilità anche sul lato dritto".*

**MR**InternationalLawyers

- Capobarca M/t "Domenico Emma": Alle ore 22.15 dalla posizione in cui mi trovano vedevo perfettamente la costa e le navi alla fonda in rada ... dopo circa un quarto d'ora la nebbia è arrivata addosso ... preciso che ho notato che la nebbia ha oscurato progressivamente le navi che si trovavano a ponente rispetto alla mia posizione dalla più lontana alla più vicina e per questo motivo reputo che la nebbia proveniva da ovest. Tanto più che fino a quando non sono stato investito vedevo perfettamente la costa. Dopo 5 o 10 minuti da quando sono stato investito dal banco di nebbia mio fratello ha avvertito un boato. Dopo un po' di tempo abbiamo scorto un alone rosso alto sull'orizzonte provenire dalla zona delle navi alla fonda".
- Capobarca M/p "Mauro Primo": Ho appreso dal M/p "Delfino" che fuori la Meloria vi era una nebbia molto fitta tale da non vedersi l'un l'altro. Mentre il M/p dirigeva verso sud mi affacciai verso Livorno e ho visto la nebbia avanzare rapidamente verso di noi avvolgendo interamente la petroliera in maniera tale da nasconderla completamente nonostante i proiettori di coperta accesi. Ricordo di essermi meravigliato della rapidità con la quale la nebbia ha avvolto la nave".
- Comandante M/n "Cape Syros": "Non ho visto la collisione a causa della nebbia. Mi trovavo di guardia sul ponte e la visibilità era molto limitata, meno di cento metri".
- Terzo Ufficiale di coperta M/n "Hesperus": Alle 20.00 nessuna diminuzione di visibilità nell'area circostante. Alle 21.30 ho notato un deterioramento della visibilità lungo la costa sud. Alle 22.40 guardando verso poppa ho notato fuoco ed il fumo della nave incendiata. Dopo 10 minuti abbiamo notato una nebbia densa che si estendeva molto rapidamente verso terra in direzione WSW. Alle 23.00 circa l'area era totalmente a visibilità nulla".
- Comandante M/n "Gallant 2": "Il giorno 10.04.91 e durante le ore del pomeriggio la visibilità fu ridotta ad intervalli a causa di banchi di nebbia".
- Comandante M/n "Cape Breton": "Procedendo verso il largo verso ovest con visibilità zero a causa di densa nebbia".

In senso concorde anche i due guardiamarina Paolo Thermes e Roger Olivieri, hanno dichiarato il primo: "(ore 22.15 dal piazzale dell'Accademia) Un nave stava scomparendo alla vista ("Agip Abruzzo") avvolta da una massa nebulosa da prua verso poppa (direzione Nord-Sud) (ore 22.25 da un alloggio del 2° piano palazzina Ufficiali dell'Accademia) Una nave illuminata ("Moby Prince") usciva dal porto dirigendo verso Sud con rotta costante e velocità sostenuta. (ore 22.30 da altro alloggio della stessa palazzina) Il traghettino era scomparso del tutto alla vista"; ed il secondo (ore 22.15 dal piazzale dell'Accademia) La nave più a Sud veniva avvolta da una nuvola biancastra molto fitta, tale da rendere poco possibile la vista della nave, individuabile dalle luci di fonda e di coperta. (poco dopo dall'alloggio dello stesso Guardiamarina) La nave era poco visibile mentre le altre erano perfettamente visibili come anche le Secche della Meloria ... notiamo inoltre una nave ("Moby") uscire dal porto".

Particolarmente significativa appare sul punto la testimonianza del superstite Bertrand che ha dichiarato: "Mi sono imbattuto anche nel timoniere (quello

**MR**InternationalLawyers

*che avevo lasciato in plancia quando avevo portato i panini) anche lui era in preda al panico, gli ho chiesto che cos'era successo e mi ha risposto che c'era nebbia e che avevamo urtato un'altra nave".*

*Ed infine la presenza di nebbia è riconosciuta da numerosi membri dell'equipaggio della "Agip Abruzzo", anche se sussiste una discordanza tra l'ora in cui la nebbia si sarebbe levata ed il momento della collisione.*

*Ed invero:*

- *Il marinaio di guardia Luigi D'Acqui: "Sono montato di guardia alle 20.00 sul ponte di comando, la situazione era normale, visibilità buona, mare calmo. Intorno alle 22.15 improvvisamente è calata la nebbia, io sono uscito fuori sull'aletta sinistra per controllare la situazione".*

- *Il garzone di cucina Aniello Avossa: "Mentre assistevo alla partita personalmente non mi sono affacciato agli oblò ma ricordo che il mozzo, lengo Salvatore, nell'aprire uno di questi, ebbe a dirci della presenza di nebbia. Anche il nostromo in precedenza aveva aperto un oblò ma non aveva detto nulla. Quando il mozzo ha accennato alla nebbia mancavano 10/15 minuti alla collisione".*

- *Il Comandante Renato Suterina: "Nessuno si era accorto dell'avvicinamento del traghetto né con mezzi visivi in quanto vi era nebbia da qualche minuto prima dell'impatto, né con mezzi strumentali perché al momento dell'impatto il radar non era acceso. Preciso che il Terzo Ufficiale ha acceso il radar al momento dell'arrivo del banco di nebbia ma poiché il radar stesso necessita di circa 3 minuti per essere operante, al momento dell'impatto non era funzionante".*

- *Il Primo Ufficiale di macchina Antonino Cannarella: "Mentre mi trovavo nella saletta ricreazione mi sono affacciato qualche volta agli oblò ed in particolare ricordo di essermi affacciato circa 5 minuti prima della botta e ricordo di aver visto scarsa visibilità, dovuta alla nebbia. Ricordo pure che anche il Comandante della nave proferì la frase "Si sta avvicinando della nebbia".*

- *Il Terzo Ufficiale di coperta Valentino Rolla: "La visibilità, fino alle 22.15, era buona: poi, improvvisamente, si è alzata una forte nebbia ..., sono sicuro dell'ora perché appena mi sono reso conto del fenomeno ho guardato ripetitore girobussola e orologio". Peraltro lo stesso teste in sede di inchiesta formale ha dichiarato che dal momento del rilevamento della nebbia (ore 22.15) a quello dell'impatto sarebbero trascorsi "un paio di minuti".*

*Da quanto precede emerge evidente il tentativo di parte "Agip Abruzzo" di giustificare la mancanza dell'invio dei prescritti segnali sonori per il caso di nebbia con una pretesa immediatezza dell'impatto con il traghetto rispetto all'arrivo sulla petroliera del banco di nebbia. Tale posizione non sembra fondatamente sostenibile anche alla luce delle citate deposizioni di alcuni membri dell'equipaggio della petroliera che espressamente riconoscono che dalla levata della nebbia al momento della collisione sarebbero trascorsi vari minuti, possibilmente anche 10/15.*

**MR**InternationalLawyers

*Per concludere su questo aspetto deve segnalarsi che, a nostro avviso del tutto correttamente, sembra che una delle conclusioni raggiunte dall'inchiesta sommaria svolta dal Compartimento Marittimo di Livorno ai sensi dell'art. 578 cod. nav. sia nel senso che "in primo luogo la nebbia è sicuramente una delle concause che hanno determinato il sinistro".*

*(omissis)*

### *3. Causali del sinistro*

*I Vostri consulenti hanno potuto escludere in via tassativa e definitiva che sia verificato uno dei seguenti eventi: a) avaria ai motori di propulsione; b) avaria ai gruppi elettrogeni; c) deficienti condizioni degli impianti; d) impreparazione professionale dell'equipaggio.*

*Gli stessi consulenti hanno inoltre escluso che siano emerse evidenze tali da giustificare l'ipotesi di deficiente funzionamento dei radar o della girobussola o di altri sistemi di navigazione ed infine della macchina di governo dei timoni e/o dei sistemi di comando degli stessi. Particolare attenzione è stata rivolta a quest'ultima ipotesi in relazione alla quale sono anzi stati evidenziati gli elementi che porterebbero positivamente ad escludere la stessa; trattasi di elementi di carattere del tutto tecnico sul quale non è compito nostro pronunciarsi, limitandoci quindi a rilevare che lo stato delle inchieste in corso non pare evidenziare aspetti non coperti dai Vostri consulenti. Un solo rilievo vorremmo prospettare a supporto della tesi dei Vostri consulenti (pag. 117 della relazione) secondo cui un'ipotetica avaria degli organi di governo non si sarebbe potuta verificare che solo pochi istanti prima della collisione: nel senso che tale conclusione appare consistente con la circostanza che all'incirca 1/2 minuti prima della collisione il traghetto ha chiamato l'operatore di Livorno radio per ottenere traffico telefonico commerciale per Olbia senza null'altro segnalare, dal che deve dedursi che a quel momento la situazione a bordo era del tutto regolare. I Vostri consulenti hanno quindi concluso (pag. 135/136 della relazione) individuando le cause della collisione nelle seguenti:*

- Presenza di nebbia a banchi che ha oscurato alla visione diretta la M/c "Agip Abruzzo", per un certo periodo prima della collisione.*
- Elevata velocità mantenuta, di notte, in zona (rada di Livorno) ove si trovavano ancorate diverse navi, che peraltro, per la loro disposizione in relazione alla rotta intrapresa dalla "Moby Prince", non consentivano a quest'ultima di osservare le opportune distanze di sicurezza (Colreg 72 - regole 6 e 8).*
- Subordinatamente, verosimile mancato o improprio uso del radar.*
- Tutti i superiori elementi, in assenza di evidenze su ipotizzate ma escluse (alla luce del risultato degli accertamenti tecnici che dalla dinamica del sinistro) avarie agli organi di propulsione e di governo portano a ritenere come più verosimile l'ipotesi che la M/c "Agip Abruzzo" non sia stata del tutto avvistata e quindi mantenuta sotto controllo dal "Moby Prince" o ancora, ma subordinatamente, che tale avvistamento possa essere avvenuto in tempi*

**MR**InternationalLawyers

*così ristretti prima della collisione, da rendere impossibile o inefficace una qualunque reazione di emergenza".*

*Le predette conclusioni appaiono in linea con quelle che ci consta siano state raggiunte dalla Commissione di Inchiesta Sommaria di Livorno, la quale sembrerebbe aver rilevato quanto segue.*

*a) il "MOBY" nella fase di allontanamento dal porto, aveva tre navi alla fonda sulla propria rotta, di cui conosceva esattamente la posizione sia perché erano state avvistate otticamente appena passata la Vegliaia sia perché dette navi erano alla fonda almeno già dal giorno precedente e ciò era stato chiaramente riportato nella situazione giornaliera del porto e della rada compilata dall'Avvisatore Marittimo. Dalla ricostruzione cinematografica elaborata le prime navi alla fonda incontrate ("Gallant 2" e "Cape Breton") sarebbero state probabilmente oltrepassate a distanza molto ravvicinata nonostante la regola 8, comma d, della Convenzione Colreg 1972 e i comportamenti di prudenza suggeriti dall'arte marinaresca prescrivevano che "la manovra intesa ad evitare l'abbordaggio con un'altra nave deve essere tale da condurla a passare a distanza di sicurezza".*

*b) Dagli stessi calcoli cinematici risulta che la "Moby Prince" aveva aumentato progressivamente la velocità fino ad arrivare a circa 15-16 nodi, pur conoscendo che vi erano navi alla fonda e pur in presenza della regola 6 a) della stessa Colreg 1972 prevedente che tra i fattori da tenere in considerazione per determinare la velocità di sicurezza, sia tra l'altro, valutata la densità del traffico.*

*c) Dagli elementi agli atti risulterebbe che il personale in guardia in plancia sul traghetto "non ha messo in opera alcun accorgimento atto a fronteggiare l'improvviso occultamento dell'"Agip Abruzzo" causato dalla nebbia", quest'ultima essendo l'altra concausa che avrebbe determinato il sinistro.*

*Dal canto nostro rileviamo come l'individuazione delle precitate causali sia l'unica compatibile con le evidenze ad oggi raccolte sia da parte degli assicuratori sia in sede di inchieste. Allo stato, non sussistendo quindi alcuna possibilità per gli assicuratori di addurre elementi esimenti a sostegno di una eventuale eccezione che il sinistro sia dovuto da cause escluse e non risarcibili, quali andremo ad indicare nel successivo punto 5.*

Lo studio legale Ferrarini Ferraro, sempre nel parere del 1° ottobre 1991, fa riferimento all'accordo sulla collisione del 18 giugno 1991 e, in particolare, si esprime come segue:

*Nel corso della recente riunione svoltasi presso i Vostri Uffici in data 19 settembre u.s. abbiamo ragguagliato le Spett.li Società coassicuratrici sui contenuti delle intese raggiunte tra UMS/Nav.Ar.Ma./Standard da un lato e SNAM (proprietaria "Agip Abruzzo") / Agip (proprietaria del carico di crude*

**MR**InternationalLawyers

*oil) / Padana Assicurazioni (assicuratrice di nave e carico) / Assurance foreningen Skuld (P&I Club della "Agip Abruzzo") dall'altro lato, aventi sostanzialmente i seguenti contenuti:*

*a) Nav.Ar.Ma/Standard si assumono l'obbligo di liquidare i reclami dei passeggeri e membri dell'equipaggio del traghetti, inclusivi di quelli eventuali della Cassa Marittima, senza invocare il beneficio della limitazione armatoriale dell'art. 275 cod. nav. e manlevando le altre parti da eventuali reclami proposti direttamente contro le stesse dai danneggiati.*

*b) Nav.Ar.Ma /UMS costituiranno (senza specifici obblighi di tempo) il fondo di limitazione del "Moby Prince" sul quale concorreranno tutti i danneggiati a seguito della collisione. Il fondo risulterà, ai sensi degli artt. 275 ss. Cod. nav., di Lit. 4 miliardi pari a 1/5 dell'intero valore assicurato. Al riguardo si noti che la sentenza arbitrale 25.10.59 (in Dir.mar. 1960, 86) ha ritenuto che: "Il valore della nave all'inizio del viaggio va identificato, nel caso di nave assicurata, con il valore di stima a tale equiparazione ha efficacia iuris et de iure. Il valore di stima indicato nella polizza di assicurazione è comprensivo anche della assicurazione interessi e sborsi nel caso in cui la polizza contenga una pattuizione secondo la quale le valutazioni del corpo e degli interessi e sborsi equivalgono a stima ai sensi dell'art. 515 cod. nav."*

*c) Nav.Ar.Ma/Standard rinunciano ad inserirsi nel fondo di limitazione in via di surroga nei diritti delle persone danneggiate che abbiano provveduto a liquidare.*

*d) Nav.Ar.Ma./UMS rinunciano a reclamare nei confronti delle controparti i danni sofferti dal traghetti a seguito della collisione, sia materiali che di perdita di nolo.*

*e) SNAM / Agip / Padana / Skuld riconoscono definitivamente ed irrevocabilmente il diritto di Nav.Ar.Ma/UMS/Standard di limitare la responsabilità armatoriale ai sensi dell'art. 275 cod. nav. In relazione a tutti i danni sofferti dai primi nella collisione, e ciò anche nel caso che da qualsiasi procedimento civile, penale o amministrativo risulti che l'armatore del "Moby Prince" non ha diritto a beneficiare della limitazione.*

*f) SNAM/Skuld si obbligano a liquidare nei limiti della Convenzione 1979 tutti i danni da pollution derivanti dalla collisione senza possibilità di regresso nei confronti di Nav.Ar.Ma/UMS/Standard."*

Ancora nel parere dello Studio Legale Ferrarini Ferraro desideriamo portare in evidenza alcune considerazioni:

*Riteniamo superfluo ribadirVi in questa sede che gli accordi di cui sopra [ndr accordo del 18.06.1991] devono considerarsi estremamente favorevoli per la Vostra posizione, avendo eliminato il concreto pericolo che, a fronte di un fondo limitazione del "Moby Prince" molto basso, le controparti ingaggiassero una dura battaglia per far saltare tale limite che, ricordiamo, non si applica nel caso di dolo o colpa grave dell'armatore (art. 275 cod. nav.).*

**MR**InternationalLawyers

*A fronte di ciò che le controparti hanno da parte nostra ottenuto solo una rinuncia, del tutto accademica, a reclamare la perdita del traghetto, ovvero quella quota correlata all'eventuale responsabilità della "Agip Abruzzo" nella collisione. Al riguardo rileviamo che la differenza di valori tra "Moby Prince" e "Agip Abruzzo" è tale che nessun ricupero effettivo sarebbe stato ottenibile anche nel caso si fosse potuto far accertare una qualche colpa della "Agip Abruzzo" nel sinistro. Poiché tale colpa, allo stato attuale delle conoscenze, sembra potersi individuare sostanzialmente nella sola mancata emissione di segnali sonori da parte della petroliera all'insorgere della nebbia, vale la pena di citare il caso "Esso Brussels / Aldebaran (1973, 2 Lloyd's Rep. 73) nel quale la nave all'ancora venne ritenuta responsabile nella misura del 25% per aver inviato troppo tardi i segnali di nebbia, ancorché nel successivo grado di appello la responsabilità venne attribuita interamente alla nave in movimento in quanto i giudici ritennero che "failure to sound such a signal would not have been causative of the collision".*

*Nel caso di specie, anche assumendo di superare la sopra menzionata prospettazione effettuata da parte dell'"Agip Abruzzo" nel senso di accorciare al massimo l'intervallo tra la levata della nebbia ed il momento della collisione, all'ovvio fine di derivarne una irrilevanza causale del mancato invio dei segnali sonori previsti per il caso di nebbia, non pare si possa giungere a supportare una percentuale di colpa eccedente, a tutto voler concedere, il 20% circa. Nel consegue, applicando il gioco delle responsabilità incrociate, i valori delle navi (quello della "Agip Abruzzo" e circa il doppio del "Moby Prince") e le rispettive limitazioni di responsabilità, che l'eventuale recupero a fronte di una predetta percentuale di responsabilità sarebbe totalmente irrilevante rispetto all'esborso comunque da Voi dovuto a fronte dell'80% di responsabilità "Moby Prince".*

Sono, pertanto, chiare ed esplicite le considerazioni espresse riguardo il coinvolgimento del m/t MOBY PRINCE nella collisione e le asserite responsabilità di quest'ultima. Altrettanto esplicitate sono state le considerazioni svolte dallo Studio Legale Boglione nel proprio parere del 6 settembre 1991.

Infatti, dal lato AGIP ABRUZZO le considerazioni del legale incaricato, indirizzate alla Padana Assicurazioni S.p.A., sono state le seguenti.

Il suddetto studio legale evidenzia il fatto che la responsabilità fosse in capo alla MOBY PRINCE per una percentuale del 100%

*("è nostro fermo convincimento che l'urto sia avvenuto per colpa esclusiva e totalitaria del m.t. Moby Prince). Quanto sopra sulla base delle risultanze dell'inchiesta sommaria svolta a Livorno e in considerazione del fatto che "la nave della SNAM, secondo gli accertamenti svolti sia dalla Capitaneria di Porto, sia dalla Marina Militare, è risultata infatti regolarmente ancorata in zona consentita".*

Considera quindi il fatto che:

**MR**InternationalLawyers

*“attesa la causale del danno anzi descritta, non possono sussistere dubbi circa la riconducibilità del presente sinistro (urto e successivo incendio) – a prescindere dalle problematiche attinenti alla determinazione della responsabilità per l’urto nell’ambito della garanzia assicurativa da V.S. prestata, e ciò tanto a termini dell’art. 6.1.2 delle ITCH che degli artt. 1 del Capitolato “Mutumar” e 521 cod.nav. Le condizioni previste dalla “Clausola di classificazione” (art. 4. Condizioni particolari) sono state assolte dagli assicurati, essendo risultato – anche a seguito di esame dei Vostri periti dei “records” del Registro Navale Italiano – che la nave era pienamente in classe al momento del sinistro”.*

*Inoltre, “sotto il profilo del “quantum” i rilievi peritali non lasciano dubbi circa la sussistenza nella fattispecie di una perdita totale costruttiva “e “consegue che nella fattispecie il massimale assicurativo cui bisogna avere riguardo ai fini della determinazione della p.c.t. è l’intero massimale assicurativo corpo e macchine di Lit. 28 miliardi previsto in polizza; cifra questa che risulta inferiore di oltre il 50% alla più favorevole delle stime dei costi di riparazione”,*

Somma cui deve aggiungersi quanto dovuto dalla Compagnia Assicurativa per il compenso di salvataggio reclamato dalla F.Ili Neri, nonché per le spese accessorie, inclusi i contributi di avaria comune e quelli di gestione del relitto.

Lo Studio legale così conclude:

*“Riteniamo pertanto che la Padana Assicurazioni, a tenor di legge e di polizza, sia allo stato obbligata nei confronti della Spett.le Snam per un importo non inferiore a Lit. 39.310.000.000.”*

evidenziando la convenienza di un accordo in discussione per un importo comprensivo di Lit. 34 miliardi, accettato dalla SNAM a saldo e stralcio di qualsiasi pretesa con esclusione del solo reclamo della F.Ili Neri a titolo di salvataggio nave e salvo il recupero nei confronti della Spett.le Agip SpA del contributo di avaria comune gravante sul carico.

Come si può chiaramente rilevare anche lo Studio Legale Boglione non solo non ha avuto dubbi ad attribuire una responsabilità esclusiva del m/t MOBY PRINCE, ma ha altresì dato parere alla Padana Assicurazioni in tema di perdita totale della nave, nonché di indennizzabilità dell’evento a termini di polizza.



## 5) CENNI SUI CRITERI GENERALI DELLE ASSICURAZIONI MARITTIME

### 5.A — IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E LE FONTI DELLE ASSICURAZIONI MARITTIMA

Le assicurazioni contro i rischi della navigazione marittima sono regolate solo nei loro aspetti particolari e solo in quanto la loro speciale natura richieda di precisare, sviluppare o derogare alla disciplina comune a tutti i rami di assicurazione.

Sono quindi applicabili alle assicurazioni qui considerate, per quanto non è previsto dal Codice, le norme dettate per la disciplina generale del contratto e per l'esercizio dell'industria assicurativa contenute nel Codice Civile e nelle leggi speciali. Ciò è quanto si legge nell'ambito della Relazione al Codice della Navigazione e se ne deduce che il legislatore italiano abbia inteso dedicare alla materia delle assicurazioni marittime una disciplina specifica e distinta da quella dei diversi rami assicurativi.

La ragione di tale impostazione va rintracciata nella specificità delle assicurazioni marittime e, dunque, dei peculiari rischi connessi alla navigazione. A ciò si aggiunga le motivazioni derivanti dall'elaborazione di specifiche prassi invalse nel settore, nonché dalla spiccata rilevanza internazionale degli interessi economici coinvolti nelle operazioni di qui trattasi.

Il Codice della Navigazione dedica, dunque, il Titolo V all'assicurazione marittima delineando un impianto normativo caratterizzato dalla separazione tra le assicurazioni a corpi (dei mezzi) e le assicurazioni delle cose trasportate (merci).

Sotto altro profilo, l'assicurazione marittima può coprire anche eventuali responsabilità connesse allo svolgimento della navigazione. Di qui l'ulteriore distinzione tra le assicurazioni di cose (navi o merci) e le assicurazioni della responsabilità, vale a dire quelle aventi ad oggetto, ad esempio, le somme dovute per ricorso terzi danneggiati da urto.

Si è in presenza, pertanto, di una normativa nella quale vengono definiti i rischi connessi alla navigazione che possono essere oggetto di una specifica copertura assicurativa.

Il Codice della Navigazione non contiene una definizione di assicurazione marittima bensì specifica soltanto i beni che possono essere oggetto della copertura assicurativa, nonché i rischi essenzialmente connessi alla navigazione.

Nella declinazione dei rischi alla navigazione il riferimento è all'art. 521 Cod. Nav. ed alla elencazione non tassativa tra cui la tempesta, il naufragio, l'investimento, l'urto, il getto, l'esplosione, l'incendio, la pirateria ed il saccheggio.

## MRInternationalLawyers

Un'eventuale copertura "All Risks" ricomprenderebbe, in pratica, ogni evento dannoso gravante sulle cose assicurate durante il trasferimento da un luogo ad un altro.

Il contratto di assicurazione marittima è fondamentalmente un negozio giuridico per l'adesione e gli elementi dell'accordo sono di fatto individuati in apposite clausole o formulari stranieri ai quali i contraenti espressamente rinviando. Tra le fonti straniere vanno annoverate, tra le altre, le Institute Cargo Clauses (ICC) e le Institute Hull Clauses (IHC) caratterizzate dall'ampia diffusione le quali si propongono di coprire rischi alle merci, nonché alla nave, ad esclusione di quelli dovuti a comportamenti imputabili a dolo o colpa cosciente da parte dell'Assicurato.

In tema di assicurazioni marittime è tangibile l'importanza delle prassi instauratesi in contesti normativi diversi da quello italiano atteso il rinvio effettuato nei contratti assicurativi marittimi ai formulari stranieri, soprattutto di origine inglese.

Le principali ragioni del richiamo a modelli elaborati in Inghilterra, si rintracciano nell'esigenza di garantire condizioni contrattuali uniformi in modo anche che venga garantita la comprensione per tutte le parti negoziali.

Il ricorso a modelli standardizzati è preordinato a regolare taluni profili del rapporto negoziale, fermo restando che il contratto, nel suo complesso, sarà oggetto, per quanto ci possa riguardare, alla legge italiana. In sostanza, un contratto di assicurazione marittima si compone di un regolamento di principi di carattere generale sottoposto su specifica volontà delle parti alla disciplina della Legge italiana e, allo stesso tempo, di formulari, come detto, predisposti all'estero.

### **5.B – CLASSIFICAZIONE DELLE COPERTURE MARITTIME E IN PARTICOLARE L'ASSICURAZIONE CORPI ED INTERESSI E SBORSI**

L'obiettivo che l'operazione in tema assicurativo intende perseguire è quello di delimitare il campo di applicazione dell'assicurazione marittima. La riferibilità e l'esigenza di garantire idonea protezione alle cose nonché alle persone coinvolte nell'operazione marittima, consente di definire parametri certi di riferimento. Il regime assicurativo, infatti, si dimostra in grado di abbracciare tutti i rischi nonché i rapporti inerenti alla spedizione marittima. Il raggio di azione delle assicurazioni marittime, tuttavia, si estende non solo alle fattispecie con stretta attinenza con "il mare" ma vi sono fattispecie con attinenza ad aspetti patrimoniali dell'operazione assicurativa nel suo complesso ed in tal senso si tratta la categoria delle assicurazioni marittime con riferimento sia ad assicurazioni di cose sia di patrimoni.

**MR**InternationalLawyers

Con particolare interesse alla categoria delle assicurazioni sulle cose vi è l'assicurazione corpi caratterizzata dai danni al mezzo di trasporto (nave). Sotto quest'ultimo profilo le assicurazioni corpi hanno un impatto di minor volume rispetto a quelle sulle merci trasportate che sono di portata maggiore in ragione dei traffici; tuttavia rappresentano un'incidenza assolutamente rilevante proprio in ragione della portata dell'impatto in tema di sinistri.

Per nave, come oggetto di assicurazione, si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro scopo in conformità con la definizione data dall'art. 136 Cod. Nav.-

L'art. 515 Cod. Nav. precisa che l'assicurazione copre la nave e le sue pertinenze ed aggiunge che nell'assicurazione possono altresì essere comprese tutte le spese di armamento e di equipaggiamento della nave stessa.

Nella pratica l'assicurazione della nave (corpi o Hull in inglese) copre lo scafo con tutte le sue pertinenze ed accessori anche di rispetto, nonché il combustibile, le vettovaglie ed ogni altra provvista e l'apparato motore con i suoi ausiliari e dotazioni di rispetto. Quindi ne consegue che la nave, a fini assicurativi, è considerata nel suo complesso come nave in esercizio.

Un elemento di rilievo nell'ambito dell'assicurazione nave è caratterizzato dal valore assicurato che, nello specifico, trova disciplina all'art. 515 Cod. Nav. in base al quale la dichiarazione di valore contenuta nella Polizza equivale a stima. Questa regola è un'espressa deroga nell'ambito della specificità della materia delle assicurazioni marittime dell'art. 1908 Cod. Civ. che fissa invece il principio che non equivale a stima la dichiarazione di valore delle cose assicurate contenute nella Polizza. Con la norma dell'art. 515, il Codice della Navigazione si è adeguato alla prassi internazionale dell'assicurazione corpi rispondente ad effettive necessità.

L'art 515 Cod. Nav. pone una norma particolare sulla copertura della nave disponendo che, nel silenzio delle parti, la dichiarazione di valore della nave contenuta nella Polizza equivale a stima. La disposizione muove dal fatto che le Polizze corpi contengono, per regola, accanto all'indicazione della somma assicurata quella della valutazione della nave ed è diretta a risolvere i dubbi che questa seconda indicazione sollevava, in pratica, in ordine all'interpretazione della volontà delle parti. Ne consegue che se la Polizza non contiene accanto alle indicazioni della somma assicurata l'indicazione del valore della nave, non vi è stima. La dichiarazione del valore della nave è considerata, in aderenza con la pratica (delle assicurazioni marittime), come stima accettata dall'Assicuratore ed è però necessario, perché tale effetto si verifichi, che la dichiarazione di valore sia scritta sulla Polizza di assicurazione.

**MR**InternationalLawyers

Una dichiarazione di valore contenuta in altro documento non avrebbe tale effetto per cui la dichiarazione di valore contenuta in altri documenti non equivarrebbe a stima.

Per autorevole dottrina nell'ambito delle assicurazioni marittime (Ferrarini) la dichiarazione di valore scritta sulla Polizza corpi ex art. 515, 2 comma Cod. Nav. equivale, nel silenzio delle parti, a stima, sicché è necessario un espresso patto scritto perché stima non vi sia.

Il carattere speciale della disposizione dell'art. 515, 2 comma Cod. Nav. sta non solo dell'inversione del sistema dell'art. 1908, 2 comma Cod. Civ. e nella conseguente definizione della Polizza corpi come Polizza stimata, ma anche nelle implicazioni che a tale regola si collegano, in particolare quella espressa dall'intenzione del legislatore di eliminare tutta una serie di controversie che, sull'accertamento del valore della nave assicurata, successivamente alla sua perdita o avaria con notevole frequenza si presentano nella pratica degli affari.

Nello specifico si è sviluppata la prassi e la dottrina relativamente all'intangibilità della stima e cioè la rappresentazione del vincolo tra le parti della stima concordata senza l'ausilio di un esperto terzo in merito alla valutazione del bene corpi.

Dall'altro canto sono precise esigenze dell'industria armatoriale ad imporre l'intangibilità della stima per l'assicurazione della nave.

In dottrina si è discusso quale debba essere il momento per la stima del valore di assicurazione. I principi generali del Codice Civile ed in particolare l'art. 1908 dispongono che il valore di assicurazione è quello che la cosa assicurata ha al tempo del sinistro ma, per la stima, non può che farsi riferimento al momento della conclusione del contratto e, in effetti, non sarebbe possibile un diverso riferimento e ciò rappresenta una deroga al principio generale.

Con la stima si sgancia la valutazione della nave dalle frequenti e spesso profonde oscillazioni del mercato dei noli e quindi dei prezzi delle navi e si mantiene una costanza di valutazione attraverso il tempo che è necessaria per entrambi i contraenti dell'assicurazione.

L'Assicurato, infatti, compie con la nave una speculazione distribuita in un certo periodo di tempo e non può correre il rischio di ricevere, in caso di perdita (totale) della nave, un'indennità inferiore al valore che la nave ha nel bilancio della sua azienda. Vi sono inoltre gli interessi dei creditori che hanno finanziato l'Armatore, di regola garantiti con ipoteca sulla nave e vincolo sulla Polizza di assicurazione, i quali devono essere tutelati da inopinate revisioni della stima.

Dal canto suo, l'Assicuratore, ha molteplici ragioni per mantenere costante la valutazione della nave assicurata perché questa incide non solo sulla perdita totale ma anche, e con più frequenti applicazioni, nei casi di avaria