



3) L'URTO DI NAVI: CENNI SUI PRINCIPI GENERALI

Analizzato quanto letto agli atti della Commissione, riteniamo preliminare ad ogni considerazione rispetto ai dati ed agli elementi riscontrabili nella documentazione a nostre mani in merito alla collisione tra la m/c AGIP ABRUZZO e al m/t MOBY PRINCE un inquadramento generale, giuridico e di prassi sull'urto di navi.

La materia dell'urto di navi è regolata dal Codice della Navigazione, nonché dalla Convenzione di Bruxelles del 1910, da cui, oltretutto, il nostro Codice della Navigazione trae ispirazione. La Convenzione, e quindi anche il Codice della Navigazione, fondano la sostanza giuridica sul principio della responsabilità per colpa.

L'art. 4 della Convenzione del 1910 prevede, infatti, che:

“se due o più navi sono responsabili la responsabilità di ciascuna nave è calcolata in proporzione al grado delle colpe rispettivamente imputabili. Ciò purché, avendo attenzione alle circostanze, se non è determinabile il grado delle rispettive colpe o se le colpe sono paritarie, la responsabilità è ripartita in maniera proporzionale paritaria. I danni causati sia alla nave o al loro carico o agli effetti o altre proprietà degli equipaggi, passeggeri o di altre persone a bordo, sono sostenuti dalla nave colpevole sulla base delle suddette proporzioni”.

La Convenzione di Bruxelles del 1910 è affiancata dalla Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 che contiene le regole di condotta nella navigazione per evitare gli abbordi in mare. Il riferimento è alle *Collision Regulations* o meglio conosciute come COLREG; trattasi di specifiche disposizioni di comportamento in mare, composto da 41 regole suddivise per parti (A-B-C-D-E-F) e quattro allegati. A titolo esemplificativo il COLREG contiene specifiche norme sia per quanto riguarda i segnali sonori sia di illuminazione.

La Convenzione del 1910, sotto il profilo lessicale, presenta alcune criticità che sono state evidenziate in diverse sedi di studio, laddove il più evidente è quello di personalizzare la nave riferendosi ad essa quale soggetto imputabile di colpa, mentre è ovvio che la responsabilità deve fare capo al proprietario o armatore o operatore a seconda delle situazioni che devono essere analizzate anche da un punto di vista legislativo, valutando, ad esempio, quando il proprietario deve essere distinto dall'armatore.

L'esame della colpa nelle collisioni è un esercizio di analisi che parte dall'esame della navigazione delle due navi con lo scopo di identificare le loro rispettive colpe e, in modo particolare, con attenzione a quale delle colpe abbia causato i danni o la perdita a mare (la c.d. *causative fault*).

Tale colpa va raffrontata per stabilire il grado delle rispettive colpe delle navi coinvolte nell'urto e, quindi, delle reciproche responsabilità.

MRInternationalLawyers

La *causative fault* è, pertanto, la base delle valutazioni per le collisioni in mare.

Le collisioni in mare tra navi sono normalmente causate da *negligenza* di una o di entrambe le navi. Tuttavia ci possono essere delle collisioni che possono occorrere senza il verificarsi di una specifica negligenza da parte di entrambi le navi. Per esempio si tratta di collisioni che non possono essere evitate dall'usuale ordinaria diligenza.

In questo caso si parla di *incidenti inevitabili* e sono eventi rari. Un caso pratico è rappresentato da un guasto in macchina, che non era individuabile e che ha causato una variazione di rotta tale da determinare la collisione tra due navi.

Un'altra casistica di collisioni altrettanto rare è quella relativa alle collisioni multiple, le c.d. *multiple ship collisions*.

Altra casistica ancora di collisione è quella relativa ai danni sofferti da una nave in conseguenza di errori in navigazione di altra nave. Caso tipico quando una nave si incaglia per evitare di entrare in collisione con altra nave in colpa per errore in navigazione.

La negligenza può essere anche attribuita al *management* della nave laddove, in considerazione di un onere ordinario di cura della nave affinché non determini danni a terzi, l'inadeguatezza della nave abbia determinato la collisione con altra nave.

Ciò detto il criterio principale caratterizzante un evento da collisione in mare è rappresentato dalla *negligente navigazione*.

3.A – NEGLIGENTE NAVIGAZIONE

La negligente navigazione può comportare, come usualmente le condotte negligenti, una responsabilità laddove vi sia un inadempimento rispetto all'esercizio della usuale e ragionevole cura come richiesta dalle norme e dove questa negligenza determini danni e perdite derivanti dalla collisione.

Quando due navi collidono vi sarà sempre una valutazione sui danni occorsi a seguito del danno fisico e materiale da collisione e, nell'ottica di un calcolo proporzionale delle responsabilità nella collisione, sarà sempre eseguita una valutazione sul grado della colpa che ha determinato i suddetti danni.

3.B – DILIGENTE ADEMPIMENTO

Questo è un altro elemento distintivo rispetto al diligente adempimento nell'ambito della navigazione ed è caratterizzato dall'onere di assicurare piena

MRInternationalLawyers

sicurezza anche per le altre navi in navigazione, in modo da evitare e prevenire eventi negativi per la navigazione che determinino danni a persone o cose.

In breve, il diligente adempimento consisterebbe nell'onere di esercitare le corrette arti marinesche (*Good Seamanship*).

La buona pratica marinaresca è anche la base di molte delle regolamentazioni volte a prevenire le collisioni in mare tra navi. I principi della buona pratica marinaresca sono altresì alla base delle Regole Internazionali per la prevenzione delle collisioni a mare (*Collision Regulations* – COLREG).

Pertanto, l'onere di esercitare la corretta arte marinaresca può anche essere considerato come un onere ad adempiere riferibile a tutte le regole della navigazione sia che consistano in specifiche normative nazionali o internazionali sia che si riferiscano a regole comuni di buon senso.

Anche la giurisprudenza internazionale considera un elemento comune tra le parti che le norme di condotta, vedi per esempio le norme relative alle collisioni in mare, siano lette ed interpretate in relazione ai requisiti ordinari del soggetto che adempie alle corrette arti marinesche.

3.C – INADEMPIMENTO DELLA DOVUTA DILIGENZA

L'inadempimento rispetto ai dovuti oneri e la mancanza della dovuta e necessaria diligenza comportano l'inadempimento del menzionato onere di operare secondo le corrette arti marinesche.

L'esame posto in essere dalla giurisprudenza è pacificamente oggettivo ed è rivolto all'esame di quanto un prudente e preparato uomo di mare avrebbe dovuto porre in essere applicando sia le norme di condotta richieste dal Regolamento delle Collisioni in mare sia i principi delle corrette arti marinesche.

Tuttavia ci sono delle circostanze nelle quali il mancato rispetto delle norme sulle collisioni in mare non può essere considerato come inadempimento degli oneri dell'arte marinaresca. Ciò accade quando il mancato rispetto delle Regole sulle Collisioni non è determinato da una negligenza.

Tali circostanze sono eccezionali e sostanzialmente rare e limitate in occasioni dove:

- i. La nave non ha avuto la possibilità di adempiere alle Regole sulle Collisioni;
- ii. La nave non può adempiere alle Regole sulle Collisioni;
- iii. Il buon uomo di mare ha dovuto discostarsi dalle Regole sulle Collisioni.

Le casistiche indicate si verificano in particolare nel momento della collisione ovvero nell'agonia della collisione dove i fattori, tra cui la mancanza di tempo, possono determinare un discostamento dalle Regole sulle Collisioni.

MRInternationalLawyers

Tuttavia, seppure l'adempimento alle Regole sulle Collisioni sia un elemento essenziale nei termini dell'analisi del corretto adempimento in mare, la nave deve in ogni caso adempiere alle norme della buona e corretta arte marinaresca.

Fermo tutto quanto sopra indicato in tema di colpa, è rilevante analizzare anche la relazione tra la colpa e il nesso causale, nonché la responsabilità derivante.

Ogni inadempimento rispetto alle Regole sulla Collisione o il mancato rispetto delle regole della corretta arte marinaresca danno vita ad una colpa; tuttavia solo quelle colpe che hanno contribuito o sono state la causa del danno e delle perdite possono determinare delle responsabilità.

Per esempio, il mancato rispetto di una segnalazione sonora può determinare un inadempimento, ma non è detto che tale inadempimento generi la collisione, che sarebbe avvenuta comunque ed in ogni caso in quanto la segnalazione non era udibile. Ciò vale anche per eventuali segnali visivi quando questi non erano visibili o non vi era sufficiente margine di manovra.

Sempre sul tema della causalità si deve altresì valutare, indipendentemente dal fatto che la collisione si sarebbe comunque verificata, i danni addizionali che sono occorsi a causa della collisione. In questo caso la colpa è considerata, comunque, come determinante e causale.

Se la colpa sia causale (*causative fault*) e determini danni e perdite dipende da una valutazione di fatto che viene svolta in ogni singola occorrenza.

Vi possono essere delle casistiche, infatti, in cui con ogni probabilità la collisione si sarebbe comunque verificata indipendentemente dal grado di colpa dell'una o dell'altra nave e del fatto che la colpa di una nave possa o meno aver generato un incremento di danni.

A questo punto è rilevante la determinazione del grado della colpa di ciascuna nave ed il conseguente accertamento di responsabilità in relazione agli effettivi della *causative fault* di ciascuno nella determinazione della collisione.

In tal senso occorre anzitutto svolgere un'analisi qualitativa del grado della colpa di ciascuna nave ed il loro effetto nell'evento.

Il grado della colpa determinante l'evento non viene calcolato in relazione ad una misurazione matematica delle colpe, bensì valutando il grado di attribuzione di una colpevole negligenza e dell'effetto determinante.

È altresì rilevante considerare le colpe singolarmente, quando vi sono più eventi neglienti oppure come un evento colpevole unico e ciò dipende da quanto

MRInternationalLawyers

indipendenti e separate siano le colpe commesse dall'una o l'altra nave che hanno determinato la collisione.

Ancora nell'ambito dei gradi delle responsabilità, è necessario riferire alle cause potenziali dei danni e delle perdite: una velocità eccessiva, per esempio, determina un alto grado di causalità potenziale perché essa, la velocità, riduce la possibilità di determinare la situazione e di prendere le opportune decisioni per intraprendere le misure per evitare la collisione. L'elemento velocità, inoltre, incrementa la potenziale esposizione al danno in conseguenza dell'impatto.

Le colpe con un alto livello di potenzialità causale sono altresì analizzate con un alto livello di colpevolezza, che può essere attribuita ad entrambe le navi o in particolare ad una di esse.

Azioni in diretta violazione delle Regole sulle Collisioni, come quelle caratterizzate dalla navigazione lungo un lato sbagliato di un canale, oppure quelle azioni poste in essere senza prendere in dovuta considerazione le iniziative volte ad evitare gli avvenimenti, sono considerate particolarmente colpevoli.

In questo senso, per esempio, il mancato uso delle comunicazioni radio da parte delle due navi ha determinato una sbagliata o inappropriata azione volta a evitare la collisione e ciò può essere stato determinato da una negligenza delle azioni di entrambe le navi.

La determinazione dei gradi della colpa può essere valutata giudizialmente e sulla base dell'applicazione logica e ragionata delle relative evidenze, la cui rilevanza è assoluta e fuori da ogni congettura o favore di una nave piuttosto che di un'altra.

In queste valutazioni è rilevante anche l'applicazione del buon senso rispetto ai fatti ed alle condotte delle navi e tale buon senso viene altresì utilizzato nella determinazione dei gradi della colpa che, laddove non possa essere stabilita diversamente, verrà suddivisa in maniera proporzionale e paritaria.

Tale apporporzionamento è, però, oggi discusso anche in relazione alle molteplici apparecchiature elettroniche che aiutano a ricostruire gli eventi e la collisione ed i relativi gradi di colpevolezza di ciascuna parte, individuando gli effettivi soggetti responsabili nell'aver determinato la collisione.



4) SULLA COLLISIONE TRA IL M/T MOBY PRINCE E LA M/C AGIP ABRUZZO

Fatte le doverose premesse in tema generale di inquadramento sulla disciplina delle collisioni, passiamo ora all'inquadramento ed alla ricostruzione della collisione tra il m/t MOBY PRINCE e la m/c AGIP ABRUZZO.

Ai fini della ricostruzione dell'evento, anche nella logica delle analisi delle evidenze assicurative, prendiamo come riferimento la relazione dello Studio Cavallo di Genova, che venne completata il 3 ottobre 1991.

Lo Studio Cavallo, fondato nel 1919 da Giuseppe Ettore Cavallo, si occupava, a livello sia nazionale sia internazionale, di liquidazione assicurativa di avarie a navi e merci, avarie generali, salvataggi, reclami per collisione, liquidazioni riguardanti danni a costruzioni navali e responsabilità cantieri, reclami per perdita di nolo, interruzioni di attività crocieristica, yacht, arbitrati e consulenza assicurativa in genere. Il Dott. Giorgio Cavallo è stato un liquidatore noto nell'ambito dei trasporti e delle assicurazioni anche per l'attività svolta per l'ALAM (Associazione Italiana dei Liquidatori di Avarie Marittime dal 1958), di cui è stato Presidente per alcuni anni, per l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo e per il CMI (Comité Maritime International), nonché quale membro fondatore dell'AMD Association Mondiale des Dispatcheurs.

Nella sua qualità di commissario di avarie marittime venne incaricato dagli Assicuratori e Co-Assicuratori della copertura assicurativa esistente sul m/t MOBY PRINCE non solo per raccogliere la documentazione attinente al sinistro marittimo occorso il 10 aprile 1991, ma anche per esprimere il proprio parere sulla congruità della liquidazione assicurativa in relazione ai termini di Polizza ed ai fatti occorsi nell'ambito della collisione e dell'incendio che determinò la perdita di ingenti vite umane, due perdite totali di navi, danni da inquinamento e perdite connesse alla collisione.

La relazione dello Studio Cavallo riporta i dati sintetici dell'avvenimento, in parte già richiamati nel capitolo 2.A della presente relazione, sui quali basiamo le nostre ricostruzioni, che verranno poi arricchite da ulteriori spunti che abbiamo potuto raccogliere nella lettura dei documenti di cui al dossier della Commissione di Inchiesta.

Lo Studio Cavallo descrive quanto segue:

“Il giorno 9 Aprile 1991, alle ore 18.35, il m/t “MOBY PRINCE”, impegnato in regolare servizio di linea tra Olbia e Livorno, giungeva in quest'ultimo porto procedendo allo sbarco dei passeggeri e dei veicoli presenti a bordo.

Il 10 Aprile 1991, alle ore 22.00, il “MOBY PRINCE” lasciava nuovamente la banchina di Livorno diretto ad Olbia. In quel momento si trovavano a bordo 78 passeggeri, 63 uomini d'equipaggio e 32 veicoli.

Alle ore 22.12 circa, ancora all'interno del porto, veniva sbarcato il Pilota e la nave procedeva verso la rada.

MRInternationalLawyers

Alle ore 22.25 in posizione Lat. 43° 29' 07" Nord – Long. 10° 15' 67" Est (rilevamento della Capitaneria di Porto e della Stazione Piloti), il "MOBY PRINCE" entrava in collisione con la M/c. "AGIP ABRUZZO", in quel momento all'ancora nella rada di Livorno dove era giunta alle ore 22.25 del 9 Aprile 1991.

Nell'urto la prua del "MOBY PRINCE" provocava uno squarcio nella fiancata di dritta della "AGIP ABRUZZO" in corrispondenza della cisterna n. 7, contenente greggio "iranian light crude oil".

Il prodotto, altamente infiammabile, si riversava attraverso lo squarcio sopra la zona prodiera della nave investitrice, incendiandosi immediatamente. Il fuoco si propagava rapidamente lungo le fiancate del "MOBY PRINCE", interessando invece, in quelle prime fasi, solo la cisterna n. 7 dell'"AGIP ABRUZZO".

I mezzi di soccorso giungevano in zona alle ore 23.00 circa del 10 aprile, richiamati dalle richieste della m/c. "AGIP ABRUZZO". Per ragioni allo stato non ancora acclarate, l'analoga richiesta di soccorso lanciata dal "MOBY PRINCE" non era infatti stata raccolta o comunque tempestivamente segnalata ai soccorritori.

Pertanto, anche a causa dell'erroneo convincimento del comandante della "AGIP ABRUZZO" di essere stato urtato da una bettolina, il fatto che nel sinistro fosse coinvolto anche il traghetto non era sul momento compreso dai soccorritori, che inizialmente dirigevano i loro sforzi per estinguere le fiamme a bordo della motocisterna, nel frattempo abbandonata dall'equipaggio.

Solo dopo un'ora circa della collisione, era finalmente avvistata anche la sagoma del m/t. "MOBY PRINCE" che, ancora in moto, stava ruotando senza controllo sulla sua dritta, a velocità sostenuta, completamente avvolto dalle fiamme.

Alcuni dei mezzi di soccorso si portavano quindi sottobordo al traghetto - che poco dopo si arrestava spontaneamente - ed iniziavano i tentativi di estinguere l'incendio.

Nel corso di dette operazioni uno dei mozzi del m/t. "MOBY PRINCE" poteva essere tratto in salvo. I restanti membri dell'equipaggio e tutti i passeggeri perdevano invece la vita.

Nelle prime ore della mattinata dell'11 Aprile 1991, ridottasi l'intensità delle fiamme, il traghetto poteva essere agganciato e rimorchiato, con le cautele del caso, a Livorno, dove, alle ore 14.00 era ormeggiato alla Darsena Petroli. Le operazioni di estinzione dei focolai di incendi presenti ancora in tutte le zone della nave proseguivano faticosamente nei giorni successivi, concludendosi definitivamente solo il 14 Aprile 1991.

L'unità era quindi posta sotto sequestro in relazione alle esigenze istruttorie delle Autorità inquirenti. I relativi procedimenti (instaurati sia in sede penale che in sede amministrativa) risultano tutt'ora pendenti.

Tutti i giornali ed i documenti di bordo del m/t. "MOBY PRINCE" andavano ovviamente distrutti nell'incendio del traghetto.

L'esposizione di cui sopra - peraltro limitata ai dati storici dell'avvenimento ed ai fatti non controversi - è basata sulle deposizioni dell'unico superstite dell'equipaggio del traghetto, degli equipaggi delle altre unità coinvolte o comunque presenti in zona e dei mezzi soccorritori, nonché, in genere, sugli elementi accertati dalle Autorità inquirenti (per quanto non coperto da segreto istruttorio).



Per maggiori dettagli si rinvia a quanto osservato nei capitoli 8 e 9 della relazione peritale riportata quale allegato "1" al presente atto."

Sempre nella relazione dello Studio Cavallo vengono ricostruite le cause e le dinamiche del sinistro ed in particolare sono rilevanti le descrizioni sugli eventi della collisione proprio alla luce dei principi generali delle collisioni in mare esposte nel capitolo 3 della presente relazione.

Lo Studio Cavallo concentra la propria analisi su due temi fondamentali sia rispetto alla collisione di per sé (aspetti da noi già affrontati nel capitolo 2.a.3 della presente relazione) che all'incendio come causa conseguente della collisione.

Nella relazione Cavallo si legge:

"CAUSE E DINAMICA DEL SINISTRO

Come risulta evidente dall'espositiva di fatto sopra riportata, i danni occorsi al m/t. "MOBY PRINCE" nell'avvenimento sono ascrivibili alla collisione con la m/c. "AGIP ABRUZZO" ed al conseguente incendio.

Sotto il profilo assicurativo, la causa immediata dei lamentati danni è quindi certamente riconducibile ad eventi (la collisione e l'incendio) espressamente coperti dalla polizza di assicurazione riportata in premessa (cfr. artt. 6.1.1 e 6.1.2 I.T.C.H.).

Partendo da tali dati di fatto - di per se' sufficienti a rendere la copertura assicurativa - le indagini promosse dalla Compagnia delegataria miravano ad ottenere un quadro completo del sinistro ed a verificare l'esistenza di eventuali altre cause remote dello stesso tali da influire negativamente sulla sua risarcibilità.

1. Cause della collisione:

Le cause della collisione sono tutt'ora oggetto delle inchieste penali ed amministrative attualmente in corso, il tenore delle cui conclusioni non può evidentemente essere previsto con esattezza.

I periti designati dagli Assicuratori - sulla base degli accertamenti personalmente effettuati nonché degli elementi raccolti in occasione dei loro interventi nelle istruttorie penali ed amministrative - hanno tuttavia raggiunto in merito proprie opinioni conclusive, che sono ampiamente motivate ed illustrate nei capitoli da 10 a 17 della relazione riportata in appendice al presente atto.

A base delle loro conclusioni i periti degli Assicuratori pongono precisi riscontri probatori, i principali dei quali possono essere brevemente schematizzati nei seguenti termini:

a) Numerose testimonianze concordano sul fatto che, nella sera del 10 Aprile 1991, nella rada di Livorno si ebbe una improvvisa caduta di fitta nebbia a banchi. Il fronte della nebbia procedeva da Nord-Ovest verso Sud-Est, estendendosi dalle secche della Meloria sino a Sud della posizione d'ancoraggio della "AGIP ABRUZZO" e, dal momento che si propagava dal mare alla costa, era difficilmente rilevabile da terra. Inoltre, trattandosi di nebbia a banchi, essa interessava alternativamente ed improvvisamente le

MRInternationalLawyers

diverse navi in rada o in navigazione, nascondendole all'osservazione (vedasi in particolare le pagg. 47/49 della perizia).

b) La stima del tempo impiegato dal m/t. "MOBY PRINCE" per percorrere il tratto dalla banchina al punto di collisione nonché l'entità e le caratteristiche dei danni subiti dalle due navi, dimostrano come al momento dell'impatto il traghetto stesse procedendo a velocità elevata, stimata nell'ordine dei 15-16 nodi (pag. 103 perizia). Ciò ha del resto avuto conferma, in occasione dei successivi accessi a bordo, nel regime accertato della motrice e nella posizione dei telegrafi di macchina trovati in posizione di tutta forza avanti (pag. 81 perizia).

c) L'angolo di collisione, ricostruito per quanto possibile dopo l'avvenimento, è stato trovato pressoché corrispondente alla rotta che le navi impegnate sulla linea Livorno-Olbia tengono usualmente, se non ostacolate dalla presenza di navi alla fonda, dopo l'uscita dal porto di Livorno (pag. 104 perizia).

d) Le risultanze degli accertamenti effettuati a bordo della nave portano i periti degli Assicuratori ad escludere, con ragionevole certezza ed ampie motivazioni, la possibilità di avarie ai motori ed ai gruppi elettrogeni (rimasti anzi in funzione anche dopo la collisione), alla girobussola ed ai sistemi di navigazione, nonché alla macchina del timone o ai sistemi di comando degli stessi (vedasi pagg. 115/119 perizia).

I due radar di cui la nave era dotata erano regolarmente certificati come efficienti ed almeno uno, secondo la testimonianza del pilota, risultava in funzione (deposizione del Pilota resa, in data 16 Aprile 1991, alla Autorità Marittima e riportato come Allegato "III").

e) Le medesime risultanze hanno altresì permesso di escludere che il "MOBY PRINCE" abbia tentato, se non negli ultimissimi istanti prima della collisione, manovre di macchina o timone dirette ad evitare l'impatto o ad attenuarne gli effetti. In particolare non si è trovata traccia della manovra detta "crash stop", diretta ad arrestare in emergenza l'abbrivio della nave mediante il diretto ed immediato passaggio della macchina da tutta forza avanti a tutta forza indietro (vedasi pagg. 118 perizia).

Il quadro che risulta da quanto sopra vede quindi il m/t. "MOBY PRINCE" procedere a velocità sostenuta lungo la rotta di collisione (la stessa peraltro che sarebbe stata corretta se libera dall'ostacolo rappresentato dalla m/c. "AGIP ABRUZZO"), senza essere apparentemente a ciò costretto da avarie alla macchina, al timone o alla strumentazione di bordo e senza porre in atto, se non negli istanti immediatamente precedenti l'impatto, alcuna manovra per evitare la collisione.

La deduzione che naturalmente ne deriva — confortata dalle testimonianze circa le condizioni meteo in zona — è che l'avvistamento ottico della motocisterna sia stato sino all'ultimo impedito da un banco di nebbia.

I tecnici degli Assicuratori ipotizzano pertanto che, nel momento in cui il m/t. "MOBY PRINCE", sbarcato il Pilota, superava l'imboccatura del porto di Livorno, la m/c. "AGIP ABRUZZO" (che non si trovava in rada quando, la sera prima, il traghetto era arrivato a Livorno e v1 era giunta nel frattempo) fosse coperta da un banco di nebbia e si confondesse con il nero dell'orizzonte.

Trattandosi pertanto di un banco di nebbia localizzato, la serata appariva per il resto limpida ed è verosimile che il personale di traghetto, individuate otticamente le altre navi alla plancia della fonda (che corrispondevano del resto a quelle già incontrate all'arrivo, la sera precedente) si sia ritenuto

MRInternationalLawyers

soddisfatto ed abbia assunto la rotta usuale senza effettuare ulteriori verifiche al radar e senza quindi rendersi conto di stare dirigendo contro l'"AGIP ABRUZZO".

Procedendo secondo la rotta e la velocità di crociera abituali, il "MOBY PRINCE" si imbatteva quindi improvvisamente nel banco di nebbia (che stava procedendo invece da mare a terra) e, subito dopo, nell'"AGIP ABRUZZO", troppo tardi per attuare manovre di evasione che potessero evitare la collisione o ridurre gli effetti.

Quanto sopra trova conforto nella testimonianza dell'unico superstite dell'equipaggio del traghetto, il quale ha riferito alle Autorità inquirenti di avere incontrato, subito dopo l'urto, nel corridoio delle cabine passeggeri, il timoniere in fuga dalla plancia, e che questi gli avrebbe testualmente dichiarato "che c'era nebbia e che avevano urtato un'altra nave" Deposizione del mozzo resa all'Autorità Marittima il 26 Aprile 1991, riportata come allegato "IV" al presente atto.

La ricostruzione suddetta indubbiamente attendibile, pur dovendosi ribadire l'impossibilità di prevedere se su di essa converranno le Autorità inquirenti - evidenza quindi, come concorrenti alla causazione del sinistro, solo eventuali elementi di negligenza della condotta della nave da parte del personale di plancia (mancata sorveglianza radar), comunque ininfluenti sulla risarcibilità del danno.

2. Dinamica dell'incendio.

La dinamica dell'incendio è stata ricostruita con sufficiente certezza dai periti degli Assicuratori, sulla scorta degli elementi assunti nel corso dell'istruttoria e degli accertamenti del consulente Chimico dell'Autorità Marittima.

Risulta in particolar modo accertato che l'alta velocità di impatto del m/t. "MOBY PRINCE" e la notevole energia residua di moto che portava la prua del traghetto a penetrare per diversi metri all'interno della cisterna n. 7 della m/c "AGIP ABRUZZO" si scaricavano sul greggio contenuto all'interno della cisterna stessa creando quindi un'onda di pressione tale da proiettare con violenza lo stesso verso l'esterno, e quindi sulle sovrastrutture del traghetto. Il greggio, altamente volatile, si ossigenava a contatto dell'aria esterna (le cisterne della "AGIP ABRUZZO" erano inertizzate) formando una miscela altamente infiammabile, che veniva immediatamente incendiata dall'energia termica creata dall'attrito tra le lamiere delle unità venute in collisione.

Divampava quindi un violentissimo incendio, che si propagava lungo le murate e le sovrastrutture del "MOBY PRINCE" a velocità molto elevata, ipotizzata nell'ordine delle centinaia di metri al secondo. Le fiamme si propagavano quindi dall'esterno all'interno della nave, e dai ponti superiori verso quelli inferiori, attraverso porte e finestrini aperti o ben presto distrutti dal calore crescente.

Ai fini della copertura assicurativa, sono state particolarmente analizzate le reazioni degli impianti antincendio di bordo e le ragioni della impotenza degli stessi ad arginare o rallentare le fiamme.

Una compiuta relazione delle risultanze di tale indagine è contenuta nei capitoli 9 e 14 della perizia riportata in allegato al presente atto (pagg. 42/46 e 75/80).

In particolare i periti precisano (pag. 45 perizia) che le difese passive delle navi contro gli incendi sono previste e regolamentate per incendi che si sprigionano all'interno delle stesse, e citano al riguardo l'esempio della compartimentazione tagliafuoco e delle relative porte e serrande a chiusura

MRInternationalLawyers

automatica, previste appunto per la separazione dei diversi compartimenti in caso d'incendio, ma sempre d'incendio che si sviluppi all'interno di uno o più di essi.

Nel caso presente, invece, l'incendio si sviluppava all'esterno, aggredendo in breve, e contemporaneamente, le più diverse aree della nave, così da rendere inutile la relativa compartimentazione tagliafuoco.

I periti pervengono quindi alla conclusione che i sistemi antincendio di bordo, per quanto del tutto in regola con le prescrizioni vigenti e perfettamente efficienti, erano del tutto impotenti a combattere un incendio dell'estensione, violenza e velocità di propagazione di quello sopra descritto.

Anche sotto tale profilo, dunque, le indagini svolte sulla dinamica del sinistro non evidenziavano elementi causali tali da influire negativamente sull'operatività della copertura assicurativa."

Nella sostanza il quadro rappresentato dallo Studio Cavallo rammostra una responsabilità del m/t MOBY PRINCE che procedeva a velocità sostenuta, in area di nebbia, determinando l'urto contro la m/c AGIP ABRUZZO, senza particolari manovre di evitamento se non nell'imminenza della collisione.

La parafrasi della ricostruzione svolta da parte dello Studio Cavallo si allinea, peraltro, con quanto sostenuto nella relazione del Dott. Del Favero di cui al paragrafo 6.D del presente parere.

A seguito della collisione si è aperto un rilevante confronto legale, o per lo meno immaginiamo sia stato tale considerata la magnitudo del sinistro, relativamente non solo ai danni occorsi ma anche in rapporto ai ricorsi dei terzi danneggiati a seguito della collisione.

La relazione dello Studio Cavallo riporta alcuni cenni sul tema, ancorché fosse irrilevante sotto il profilo assicurativo e, nello specifico, viene indicato quanto segue:

"L'avvenuta collisione del m/t. "MOBY PRINCE" con la m/c. "AGIP ABRUZZO" avviava una serie di vertenze con i Terzi danneggiati nelle quali erano parte, oltre agli Assicuratori corpo – per quanto attiene ai reclami in tema di Ricorso Terzi – il P. and I. Club del traghetto, gli interessati sulla "AGIP ABRUZZO" e del suo carico ed il relativo P. and I. Club.

Il reclamo in tema i Ricorso Terzi è evidentemente del tutto separato e distinto dalla liquidazione in tema di Perdita Totale, oggetto del presente atto.

Ci si limita pertanto in questa sede a dare atto – per completezza informativa – che gli sforzi della Compagnia delegataria, coadiuvata da quelli dei suoi Legali, hanno consentito il raggiungimento di un vantaggioso accordo con le altre principali Parti interessate a questo aspetto della pratica.

Oggetto principale di tale accordo è il definitivo ed irrevocabile riconoscimento, da parte degli interessati sulla m/c. "AGIP ABRUZZO", del diritto dell'Armamento del m/t. "MOBY PRINCE" (e dei suoi Assicuratori) a limitare la loro responsabilità entro il limite previsto dall'art. 275 cod. nav. (stimato nella specie in Lit. 4.000.000.000). Al relativo fondo, che sarà

MRInternationalLawyers

costituito (senza specifici obblighi di tempo) dagli interessati sul traghetto, concorreranno tutti i danneggiati a seguito della collisione.

L'accordo suddetto, che è naturalmente accompagnato e giustificato da una serie di rinunce incrociate (la principale delle quali è quella al reclamo, da parte degli interessati sul "MOBY PRINCE" ad ogni reclamo verso l'"AGIP ABRUZZO" per ipotetiche corresponsabilità di questa nell'accaduto) viene integralmente riportato in allegato al presente atto (Allegato "VI").

I termini di tale accordo sono dettagliatamente illustrati nel già citato parere dei Legati degli Assicuratori, anch'esso riportato in allegato (Allegato "V", pagg. 20/22)."

4.A L'ACCORDO SULLA COLLISIONE

Si ritiene meritevole di analisi e valutazione proprio l'accordo citato dallo Studio Cavallo, che era stato stipulato nel 18 giugno 1991 e che ci è stato fornito tra la documentazione relativa alla collisione tra la m/c AGIP ABRUZZO e il m/t MOBY PRINCE.

È rilevante riportare l'integrale testo in italiano dell'accordo come segue:

Accordo fatto a Genova il 18 giugno 1991

tra:

NAV.AR.MA. S.p.A., in qualità di proprietaria della nave M/V "MOBY PRINCE", rappresentata da

(in prosieguo "NAV.AR.MA."),

UNIONE MEDITERRANEA DI SICURTÀ, in qualità di assicuratrice dello scafo della nave M/V "MOBY PRINCE",

rappresentata da Alberto Cavallo

(in prosieguo "U.M.S."),

THE STANDARD STEAMSHIP OWNERS' PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) Ltd., in qualità di Protection & Indemnity Club (in prosieguo "Club P&I") della M/V "MOBY PRINCE", rappresentata

da Charles Mawdsley

(in prosieguo "STANDARD"),

da una parte

e

SNAM S.p.A., in qualità di proprietaria della nave M/T "AGIP ABRUZZO", rappresentata da Angelo Ferrari

(in prosieguo "SNAM"),

MRInternationalLawyers

AGIP S.p.A., in qualità di proprietaria del lotto di petrolio greggio trasportato a bordo della nave M/T "AGIPABRUZZO", rappresentata da Salvatore Portaluri

(in prosieguo "AGIP"),

PADANA ASSICURAZIONI S.p.A., entrambe assicuratrici dello scafo della nave M/T "AGIP ABRUZZO" e assicuratrici del carico del lotto di petrolio greggio trasportato a bordo della nave M/T "AGIP ABRUZZO",

rappresentata da Sergio Valesi

(in prosieguo "PADANA"),

ASSURANCEFOREINGEN SKULD, in qualità di Club P&I della nave M/T "AGIP ABRUZZO", rappresentata da Truls R. Dahl

(in prosieguo "SKULD"),

dall'altra

Considerando quanto segue:

(A) In data 10 aprile 1991 si verifica una collisione, nella rada del porto di Livorno, tra la "MOBY PRINCE" (salpata e carica di passeggeri e veicoli) e la "AGIP ABRUZZO" (all'ancora e con un carico di petrolio greggio).

(B) La "MOBY PRINCE" prende fuoco e viene gravemente danneggiata. Tutti i membri dell'equipaggio della "MOBY PRINCE", eccetto uno, perdono la vita; tutti i passeggeri della "MOBY PRINCE" perdono la vita; alcuni veicoli e tutti gli effetti personali dei passeggeri e dell'equipaggio della "Moby Prince" vanno perduti o danneggiati. Si sostiene che, in definitiva, alla "MOBY PRINCE" sarebbero stati prestati i servizi di salvataggio.

(C) La "AGIP ABRUZZO" prende fuoco e viene gravemente danneggiata; parte del carico e delle cisterne della "AGIP ABRUZZO" va perduto; a seguito del riversamento in mare di parte del carico e delle cisterne della "AGIP ABRUZZO" si verifica un evento inquinante, seguito dalle successive operazioni di decontaminazione; vengono forniti i servizi di salvataggio alla "AGIP ABRUZZO" e al suo carico, alle cisterne, alle scorte e alle merci; tre membri dell'equipaggio della "AGIP ABRUZZO" subiscono lesioni di minore entità.

Si stabilisce quanto segue:

(1) NAV.AR.MA./STANDARD si impegnano a gestire e liquidare, secondo il diritto italiano, entro un termine ragionevole e adoperandosi al massimo, tutte le richieste di risarcimento per morte dei

passeggeri e dei membri dell'equipaggio della "MOBY PRINCE", incluse eventuali richieste di risarcimento avanzate dalla Cassa Marittima per le quali NAV.AR.MA è legalmente responsabile e incluse anche eventuali richieste di risarcimento per perdita di effetti personali e richieste di risarcimento per la perdita dei veicoli trasportati a bordo della "MOBY PRINCE" e per i danni agli

MRInternationalLawyers

stessi, senza invocare la limitazione del debito dell'armatore di cui all'art. 275 del Codice della navigazione e senza coinvolgere SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e i loro dipendenti e preposti nella liquidazione di tali richieste e senza richiedere alcun indennizzo a SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e ai loro dipendenti e preposti relativamente a tali richieste, bensì ottenendo dagli attori la piena esenzione dai gravami anche a favore di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti.

Qualora le famiglie dei deceduti avzassero richieste nei confronti di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti, NAV.AR.MA/STANDARD convengono di assumersi la difesa contro tali azioni in collaborazione con i legali di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD, ottenendo laddove possibile che SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti siano estromessi dai procedimenti, per liquidare come opportuno gli attori e conformarsi direttamente a qualunque sentenza della Corte che avalli dette richieste, anche se in eccesso rispetto al fondo di limitazione per "AGIP ABRUZZO", in conformità alle disposizioni del Codice della navigazione italiano. I legali di NAV.AR.MA/STANDARD terranno i legali di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD informati in merito agli esiti delle trattative risarcitorie.

(2) NAV.AR.MA/U.M.S. costituiranno il fondo di limitazione per la "MOBY PRINCE" in conformità alle disposizioni del Codice della navigazione italiano per tutte le richieste da chiunque avanzate che riguardino la collisione di cui al punto (A) supra o che da essa derivino.

(3) NAV.AR.MA/STANDARD rinunciano, irrevocabilmente e incondizionatamente, a qualsiasi pretesa in surrogazione dei diritti delle famiglie dei deceduti nei confronti del fondo di limitazione costituito da NAV.AR.MA/U.M.S. di cui alla clausola (2) supra.

(4) NAV.AR.MA./STANDARD rinunciano, irrevocabilmente e incondizionatamente, a qualsiasi richiesta di indennizzo nei confronti di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti rispetto a qualunque evento inquinante eventualmente scaturito dal naufragio della "MOBY PRINCE".

(5) NAV.AR.MA./U.M.S. rinunciano, irrevocabilmente e incondizionatamente, a qualsiasi pretesa nei confronti di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti riferibile ai danni inferti allo scafo della "MOBY PRINCE" nella collisione di cui al punto (A), per la perdita di profitto o nolo inconseguenza del mancato utilizzo, per qualunque compenso di salvataggio eventualmente dovuto per i servizi resi a suo favore dopo detta collisione e per qualunque altro titolo derivante dalla stessa.

(6) Qualora una persona fisica o giuridica che svolgeva le proprie attività (per esempio negozi, servizi di ristorazione o altro) a bordo della "MOBY PRINCE" all'epoca della collisione nei confronti di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e dei loro dipendenti e preposti azioni legali derivanti dalla collisione di cui al punto (A), NAV.AR.MA./STANDARD convengono di assumere la difesa contro tali

MRInternationalLawyers

azioni in collaborazione con i legali di SNAM/AGIP/PADANA/SKULD, ottenendo se possibile che SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e i loro dipendenti e preposti siano estromessi dai procedimenti, per liquidare opportunamente gli attori e conformarsi direttamente a qualunque sentenza della Corte che avalli dette azioni legali.

(7) SNAM/AGIP/PADANA/SKULD riconoscono e accettano, irrevocabilmente e incondizionatamente, che NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD hanno pieno diritto alla limitazione della loro responsabilità in conformità all'art. 275 del Codice della navigazione rispetto a eventuali pretese avanzate da SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti e derivanti dalle circostanze e dai titoli di cui al punto © supra e rispetto a ogni altra azione legale eventualmente mossa nei confronti di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e loro dipendenti e preposti derivante dalla collisione di cui al punto (A) supra, e s'impegnano ad astenersi - in qualunque procedimento civile, amministrativo o penale - da qualsivoglia azione che abbia la finalità o l'effetto diretto o indiretto di contestare o pregiudicare il diritto di limitazione di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD in conformità all'art. 275 del Codice della navigazione. Gli esiti di tali eventuali procedimenti, comunque, non hanno effetto e pertanto non alterano il presente contratto. In ogni caso SNAM/AGIP/PADANA/SKULD e loro dipendenti e preposti rinunciano, irrevocabilmente e incondizionatamente, a qualunque pretesa/azione nei confronti di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e loro dipendenti e preposti che esuli dal procedimento di limitazione.

(8) SNAM/SKULD s'impegnano a gestire e liquidare, nei limiti previsti dalla Convenzione Internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da idrocarburi, tutte le richieste di risarcimento per i costi di decontaminazione e i danni ambientali riferibili all'evento inquinante causato dalla fuoriuscita del contenuto del carico e delle cisterne della "AGIP ABRUZZO" a seguito della collisione di cui alla lettera {A} supra, senza coinvolgere NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e i loro dipendenti e preposti in tali liquidazioni e ottenendo dagli attori la piena liberatoria a favore di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e loro dipendenti e preposti, fatto salvo il diritto di SNAM/SKULD di avviare azioni risarcitorie per le somme versate nei confronti del fondo di limitazione di cui alla clausola (2) supra. Laddove le azioni risarcitorie per i costi di decontaminazione e i danni ambientali scaturiti dall'evento inquinante causato dal carico e dalle cisterne della "AGIP ABRUZZO" a seguito della collisione fossero mosse nei confronti di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e dei loro dipendenti e preposti, SNAM/SKULD accettano di assumersi la difesa contro tali azioni in collaborazione con legali di NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD, ottenendo se possibile che NAV.AR.MA./U.M.S./STANDARD e i

loro dipendenti e preposti siano estromessi dai procedimenti, per liquidare come opportuno gli attori e ottemperare direttamente a qualunque sentenza della Corte che confermi dette azioni, anche se in eccesso rispetto al fondo di limitazione per la "MOBY PRINCE", in conformità alle disposizioni del Codice della navigazione italiano ma sempre entro i limiti del fondo di limitazione a

MRInternationalLawyers

norma della Convenzione sulla responsabilità civile per la "AGIP ABRUZZO". I legali di SNAM/SKULD terranno i legali di NAV.AR.MA./U.M.S. informati in merito agli esiti delle trattative risarcitorie.

(9) Il presente contratto è governato dal diritto italiano ed è soggetto alla giurisdizione dei tribunali di Genova.

È altresì rilevante una breve parafrasi dell'accordo stesso e in tal senso mettiamo in evidenza quanto segue.

L'accordo è stato fatto a Genova il 18 giugno 1991 e pensiamo che sia stato redatto dai legali degli interessi sia armatoriali che assicurativi del m/t MOBY PRINCE e della m/c AGIP ABRUZZO, che hanno altresì eletto giurisdizione presso il tribunale di Genova, definendo che il contratto tra le parti viene governato dal diritto italiano.

Le parti dell'accordo sono state da un lato (MOBY PRINCE) Nav.Ar.Ma S.p.A. (Armatore), Unione Mediterranea di Sicurtà – UMS (Assicuratore Corpo e Macchine) nonché lo Standard P&I Club quale Assicuratore della responsabilità civile armatoriale, dall'altro (AGIP ABRUZZO) SNAM SpA (Armatore), Agip S.p.a. (proprietario del carico), Padana Assicurazioni (sia come Assicuratore Corpo e Macchine sia Assicuratore Merce) e Skuld P&I, quale Assicuratore della responsabilità civile della nave.

L'accordo è composto da brevi premesse relative alla collisione e un breve descrittivo del coinvolgimento delle due navi in tema di "gravi danni". Per quanto riguarda il m/t MOBY PRINCE viene specificata la tragica circostanza della perdita di vita di tutti i passeggeri e dei membri dell'equipaggio eccetto uno, nonché la perdita e il danneggiamento di veicoli e degli effetti personali dei passeggeri dell'equipaggio. Sempre per quanto riguarda il m/t MOBY PRINCE si dà atto di generici servizi di salvataggio.

Per quanto riguarda la m/c AGIP ABRUZZO viene genericamente dato atto di una perdita di parte del carico contenuto nelle cisterne, si dà atto di un riversamento in mare del carico e di un evento inquinante con operazioni di decontaminazione e si dà altresì atto di servizi di salvataggio sia alla nave sia al carico. I membri dell'equipaggio della m/c AGIP ABRUZZO riportano solo lesioni di minore entità.

L'accordo prosegue con una ripartizione tra gli interessi della m/c AGIP ABRUZZO e quelli del m/t MOBY PRINCE in tema sia di coinvolgimenti sia di conseguenti oneri e spese.

Merita in questo senso ripercorrere e riportare gli impegni assunti dalle parti dell'accordo in questione.

1) Le obbligazioni assunte dal m/t MOBY PRINCE